
COCHE A LA VISTA!..
Nº 402 - Diciembre 1987 A 3,50
F-1 Piquet, triple campeón
F-3 Victorias de Furlán y Croceri
TC Castellano pasó al frente
ALFA ROMEO
Su trébol más fresco
HONDA
DENIM
Club A. SAN
dur-bloc
36
LINEA DORADA
LINEA DORADA

S I E R R A

GHIA S

El Placer de Manejar

19 87

Un auto donde la evolución Sierra roza la perfección.
Un motor potenciado de 120 CV, dirección servoasistida sensible a la velocidad, caja de quinta, suspensión independiente en las cuatro ruedas, deflector trasero monoplano, coeficiente de penetración CX 0.34. Todas las cualidades de la alta performance.
Y además es un Sedan Sierra ideal para usted y su familia, equipado con todo el confort y tecnología de la línea de vehículos más avanzada.
Ghia S. Andar de alta performance y confort de Sedan. Muy cerca de lo perfecto.





La perfecta combinación.

SUMARIO

...8", y muy pegad...
...9,50 puntos), ...(183,50) las ...onato pue... será ...Tan... ...so el ...de y



REVISTA MENSUAL
Nº 402 - Diciembre 1987

DIRECTOR EDITOR
Domingo Cutuli

COORDINACION GENERAL
José Tomás Oneto

REDACCION
Alberto Blanco Carreras

COLABORADORES
Roberto Eguía
Roberto Fossati
Enrique Weingardt

PERIODISTAS INVITADOS
Miguel Angel Merlo
Alfredo Parga

FOTOGRAFIA
Rogelio Cano
Daniel Cano
Servicios Especiales
Ismael Gómez

DIAGRAMACION
Héctor O. Vilas

ARTE
V&V Diseño Gráfico

FOTO DE TAPA
Daniel Cano

REDACCION Y ADMINISTRACION
Colombres 493
(1218) Capital Federal
Buenos Aires
Tel. 982-8856/1885

COCHE A LA VISTA, *fundada el 1º de octubre de 1947, es una publicación mensual. Material amparado por el Registro de Propieda... Intelectual Nº 29.173. Precio d... ejemplar: ₳ 3,50 en la República A... gentina, número atrasado ₳ ... Distribuye esta revista en ... y Gran Buenos Aires:* **Distri... ra Rubbo,** *Juan de Garay 42... pital, Tel.: 923-4725. Interior ... rior:* **CONDOR S.R.L.** *... dencia 2744, Tel... Buenos Aires. ...* **nes Gráficas T...** *cano 315...*

...olet de ... alcanzó la ... pagos de los ... rrimó puntos ... campeonato, ... dolo a Oyhanart.

...e Enrique Weingardt

...hora ...astellano mira desde lo alto

"Pincho" desalojó de la punta a Oyhanart, y se acerca Satriano

El Dodge de Oscar Castellano, vencedor en Monte, y actual puntero del campeonato de Turismo Carretera, tras una paciente y paulatina atropellada.

Si los lectores tienen un poquito de memoria, recordarán que en el último número de COCHE A LA VISTA, señalamos que después de Balcarce **esos 5 puntos de diferencia de Oyhanart a Castellano podrían sufrir alguna variante de importancia.** Porque, a la callada, se venían arrimando y pellizcando unos puntitos aquí y otros más allá, el **"Pincho" Castellano, y también Emilio Satriano.** Se preparaban para dar el "sorpasso" sobre el "vasco" de Pilar que en las últimas carreras no las tuvo todas consigo. Y claro, todo estaba enganchado a lo que ocurriera en la carrera de San Miguel del Monte. **Pero el que maneja los "grifos" allá arriba parece no entender nada de TC y se mandó unos baldazos que les arruinó todos los planes a la gente de Monte,** que ya había tenido que postergar su programación original, de aquel 27 de setiembre, por problemas en los arreglos del circuito. También comentamos en la oportunidad señalada, que la prueba de Monte era la 13a. y, como todos saben, el número 13 tiene lo suyo. Y aunque uno no quiere caer en aquellos de que "no creo en las brujas...pero...", lo cierto es que anticipábamos que la mano no venía nada fácil para Monte; y al domingo siguiente una nueva postergación por la lluvia obligó a todos a empezar a sospechar del "13". Al final por dos veces consecutivas las huestes que se trasladaron a Monte, tuvieron que retornar a sus respectivos pagos, sin poder sacarse el gusto de darle pata al acelerador. Y le llegó el turno, entonces, a **Olavarría.** Y aquí sí, se quebró la racha. La "malaria" se tomó el buque del pago de los **Emiliozzi,** y el circuito **Luciano Fortabat** arrimó lo ...uyo para que la fecha "13" de TC, tuviera ...ncreción definitiva.

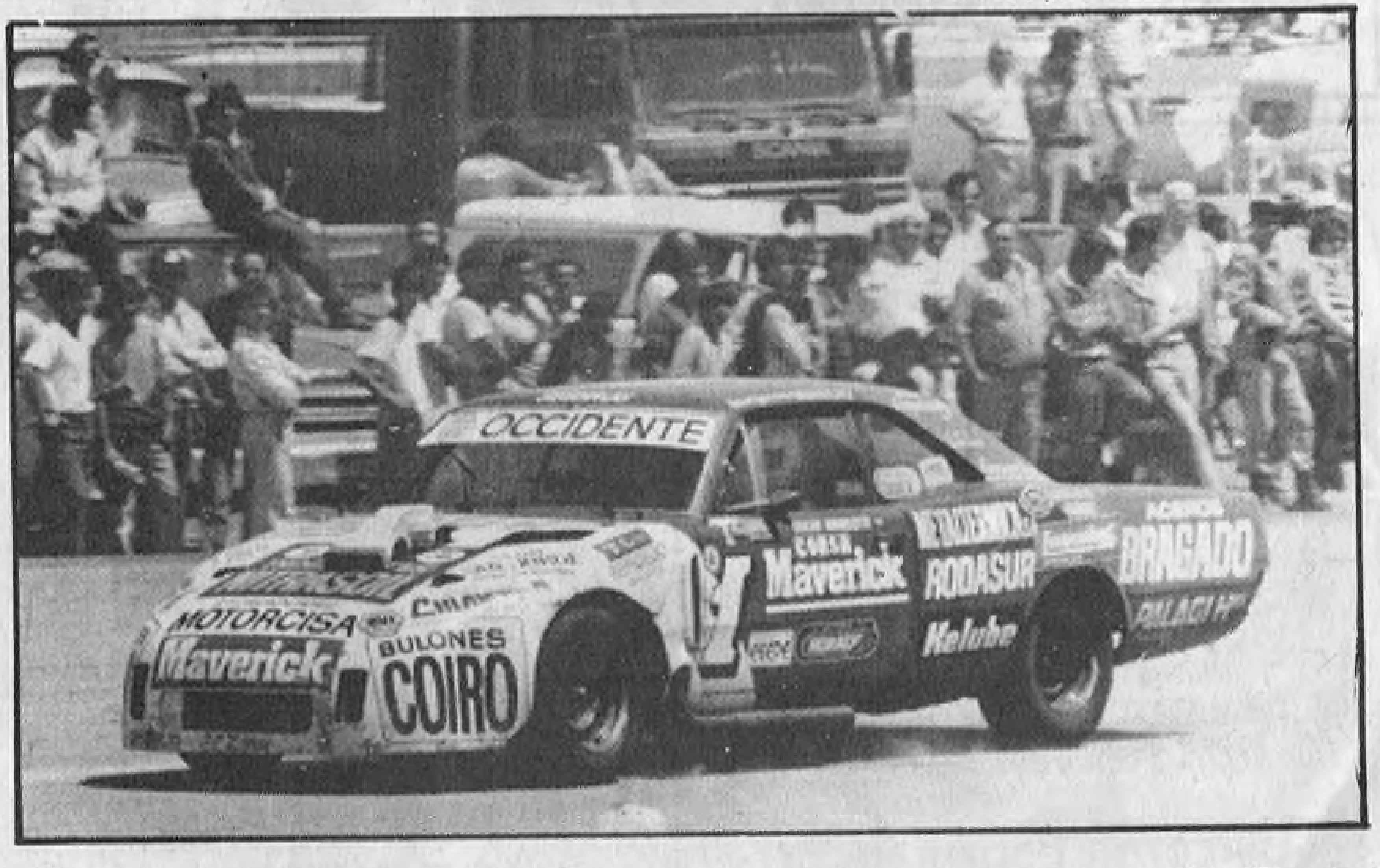
...estaba para "vascos"

...udablemente Olavarría no se pre... ...avorable a los "vascos". Ni para ...**hanart, ni para Urretavizcaya.** ... venirse abajo todas sus aspira... Un auto ... ...blemas mecánicos, y pos... Un motor po...ue ceder su condición suspensión inde...nato. Y el de **Cha...** penetración CX 0....**se los vientos con** Y además es un Se... **costumbre, de...** tecnología de la lín... **...etencia de** Ghia S. Andar de alta perfo... **Ruta 226.** De ahí en más tuvo que trabajar a destajo el cronómetro, ante la trenzada sin tregua que protagonizaron en los tramos finales de la prueba un puñado de aspiratntes con buenos fierros; como que al bajar la bandera a cuadros, seis autos estaban apretados **en menos de 14 segundos.** Una bar-baridad. A tal punto que entre **Satriano,** que cargó con ... una vez que vio aclararse el panorama, y su escolta **"Pancho" Alcuáz, sódo existieron 984 centésimas de segundo.** Y ahí nomás, en prieto espacio en los relojes, se escalonaron **José M. Romero, Oscar Castellano, De Benedictis, y el "tano" Vicente Pernía. Todos éstos con Dodge,** menos el ganador Satriano que tuvo un **Chevrolet** muy rendidor, con velocidad pareja y bien llevado.

Cada día camina mejor el Dodge de Pancho Alcuaz. Segundo en Olavarría (foto) y cuarto en Monte.



Reverdeciendo lauros, Angeletti se clasificó segundo en la carrera de San Miguel del Monte. Buen trabajo del campeón 1986, con el número 1 en sus puertas.



Ahora 4 puntos, pero al revés

Jorge Oyhanart había venido manteniéndose en la punta del campeonato, con el último aliento. Hacía tiempo que no se le daba. Y se veía venir. Sobre todo el avance de Castellano le preocupaba. Porque el de Lobería se las ingeniaba en todas para arañar puntitos y acercarse cada vez más al líder. Y fue así. **Olavarría puso cuatro puntos de ventaja en lugar de los cinco de la diferencia de Balcarce, con la variante de que los cuatro eran ahora para Castellano sobre la posición de Oyhanart.** Y lo peor del caso, para el piloto de Pilar, fue que Satriano, con su victoria también se arrimó bastante para complicarle la existencia al de Ford.

En Monte, "Pincho" se cortó cómodo

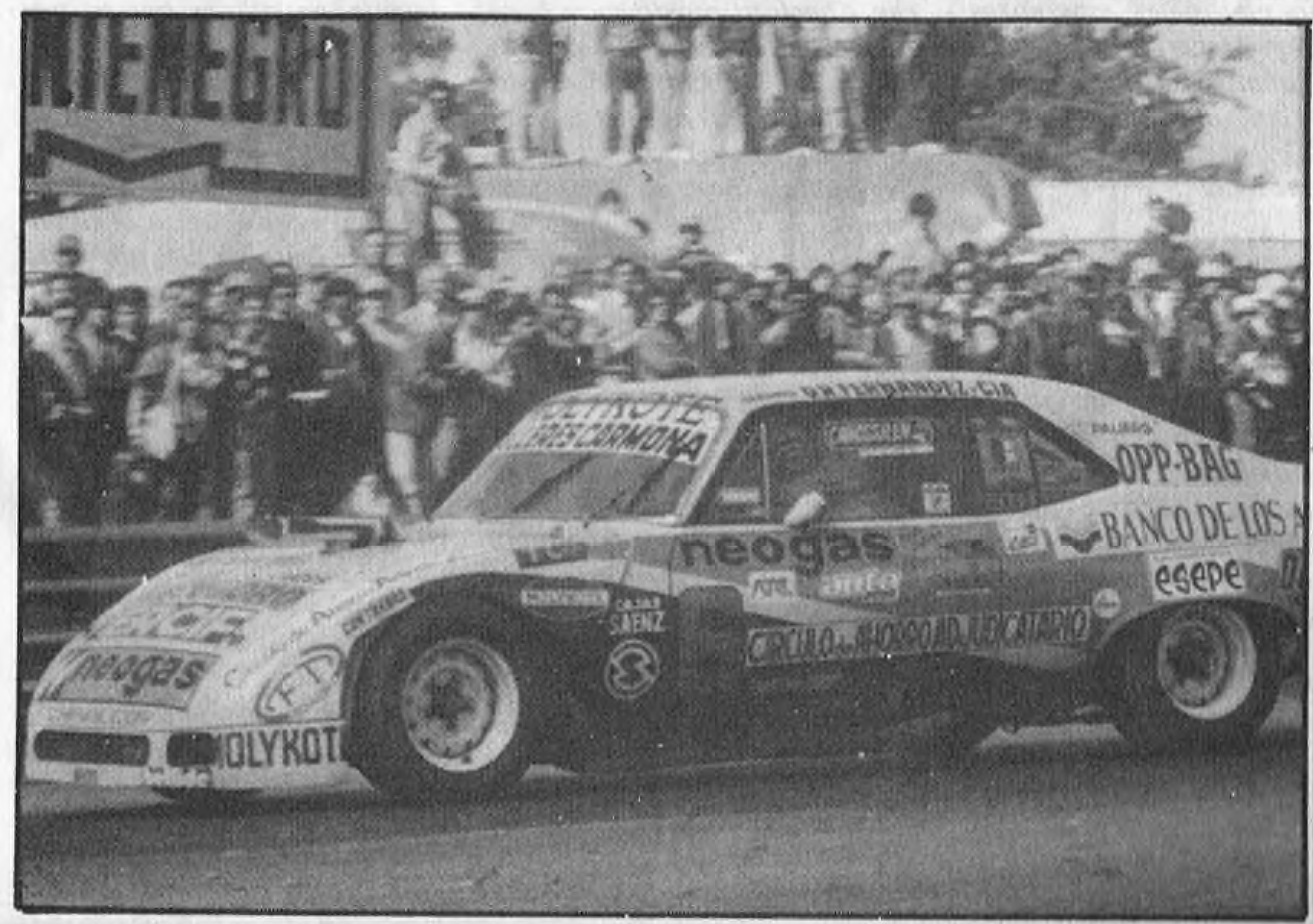
Finalmente, **San Miguel del Monte se hizo esperar, pero llegó con todo. Buen tiempo, una multitud impresionante, y todo el circuito bordeado de campamentos levantados desde la tarde anterior.** Y para no quedar mal con Olavarría también fue adversa para los dos "vascos". Tanto para el de Chacabuco, Urretavizcaya, como para el de Pilar, Oyhanart. Al hombre del "chivo" una tercera marcha lo relegó de manera increíble. Viajaba como un expreso haciendo saltar los agujas, cuando la caja lo dejó sin tercera y comenzó a resignar posiciones hasta cerrar el capítulo con un poco lucido décimo puesto. Y el "vasco" de Pilar el magro rendimiento de su Falcon que, como los otros de la marca, no parecen adaptarse al trazado de Monte, las cosas se le pusieron feas con el triunfo de Castellano y el tercer puesto de Satriano. En el puntaje el pilarense quedó emparedado entre ambos. Y con Castellano con marcada diferencia en esta instancia.

Lo de "Pincho" no fue suerte. Está bien que de no quedarse "Urreta" sin tercera marcha y medio embrague, hubiera sido difícil darle alcance en los cronómetros. Pero es muy meritorio lo que realiza el de Lobería. Corre pensando en el campeonato. Pone la cabeza y no se deja influenciar por las alternativas favorables en algunos pasajes de la carrera. Solamente cuando vio más claro el panorama, "Pincho" se mandó. Para entonces había comprobado que la máquina iba a responder a cualquier exigencia, y que, aunque todavía un poco dura la lucha, estaba para poner el número apenas no surgieran problemas mecánicos imprevistos. Y así ocurrió, como que la ventaja sobre Angeletti, su escolta, fue casi de 8", y muy pegado llegaron Satriano y Alcuaz.

Ahora, con **Castellano (219,50 puntos), Oyhanart (200,50) y Satriano (183,50) las dos últimas pruebas del campeonato pueden resultar para el infarto. Primero será La Plata, y luego el Gran Premio, en Tandil**, y si todo resulta como pinta, acaso el campeonato se defina con **bandera verde y "photochart"**. Creemos no equivocarnos.



Carambola de Brescia en Monte. Primero le apuntó de lleno al talud de tierra, y en el rebote lo tocó al 18 de Salgado.



Olavarría. El Chevrolet de Emilio Satriano alcanzó la victoria en los pagos de los Emiliozzi. Y arrimó puntos para el campeonato, acosándolo a Oyhanart.

desde la banquina

Homenaje de la AAV a Oscar A. Gálvez

En la Asociación Argentina de Volantes, que preside el muy estimado amigo Alberto Crespo, se llevó a cabo una reunión durante la cual se homenajeó a Oscar Alfredo Gálvez, con motivo de la celebración de sus 50 años con el automovilismo. La convocatoria de Crespo obtuvo el más amplio eco, y así fue que en el momento de serle entregada la plaqueta recordatoria al "Aguilucho" estaba presente lo más grande del mundo tuerca, con Juan Manuel Fangio a la cabeza, junto a José Froilán González, y otras prestigiosas figuras de todos los tiempos del automovilismo nacional. No fue un agasajo más que se brindó a Gálvez por ese medio siglo con el ruido grande; constituyó una demostración de cuánto afecto se ha ganado Oscar Alfredo, y la importancia de que esa recordación fuera en la casa mayor de los volantes, en esa sede tan querida por todos los pilotos de nuestro medio, que se levanta en la calle Bustamante al 800, de la Capital Federal.

Las penurias que padeció la gente de Monte, no son para regalárseles a nadie. Dos domingos consecutivos la lluvia malogró su tan ansiada competencia de TC. Y lo peor del caso es que el aguacero, en ambas ocasiones, cayó cuando ya estaban todos los autos en el escenario de la carrera. La movilización de vehículos, equipos de auxilio y de colaboradores resultó muy pesado para los competidores, no obstante la proximidad de San Miguel del Monte, con la Capital Federal y las diferentes bases donde se preparan los TC. Fue un peregrinar tremendo en sólo una semana, con dos viajes de ida y dos de retorno, con las manos vacías, y los bolsillos también. Pero, afortunadamente, la carrera de Monte se hizo —previa realización de la Vuelta de Olavarría— y todo con buen tiempo y una multitud bordeando las rutas.

* * *

Comendando por los pagos de los "gringos" Emiliozzi, nos viene a la memoria las palabras de Pancho Alcuaz después de su segundo puesto detrás de Satriano. "La carrera pudo ser mía. Levanté cuando faltaban dos vueltas y allí me dio el 'sorpasso' Emilio. Si hubiera sabido exactamente la diferencia entre ambos, seguía metiendo pata y no la perdía. Pero me conformo con saber que tengo un auto ganador". Y ahí estuvo en Monte entre los cuatro de adelante, pero que, de no mediar esa "seguida de largo" en la chicana, durante la primer vuelta, tal vez habría estado mucho más cerca. Lo cierto es que el Dodge de "Pancho" camina sin cuento.

* * *

Muy importante lo del "vasco" Urretavizcaya. Sabe que tiene unos fierros veloces y no especula. De movida pisa a la tabla y hay que echar- ...s galgos para alcanzarlo. ...ntablemente, siempre una ...dita lo frustra cuando está ...lo ese triunfo que tanto



anhela. Pero queda como verdad indiscutible que su "Chivo" es de punta. Y que en cuanto aguante el total de vueltas, va a ganar por un campo. Habrá que usar almanaque en vez de relojes.

* * *

Para Satriano las cosas vienen mejorando bastante. Estuvo en los dos últimos podios de este mes. Primer peldaño en Olavarría y tercer escalón en Monte. El piloto de Chivilcoy no pierde las esperanzas de poder pescar algunos puntos suculentos en lo que falta para la culminación de la temporada y... en una de esas... quién les dice!

* * *

Al que todo le viene mal de movida es a Jorge Oyhanart. Hace rato que no arrima. Se mantuvo bastante tiempo a la vanguardia del campeonato, pero poco a poco lo fueron devorando. La gente de Pilar sabía que el dibujo de Monte no era de lo más propicio para las características del Falcon, pero en Olavarría pensaban estar más arriba. Sin embargo, un balancín lo relegó en la segunda serie, y aunque pudo arreglar, largó la final desde el fondo del pelotón y le costó mucho remontar. Allí dejó la punta del campeonato: después en Monte quedó mucho más lejos de la vanguardia y encima con el acosamiento de Satriano que también piensa desalojarlo. Pero el "vasco" todavía mantiene una llamita de esperanza, y como faltan dos competencias importantes (La Plata y el G.P. de Tandil) todavía puede que las cosas cambien.

* * *

El número 1 del TC, Oscar Angeletti quedó muy conforme con su segundo puesto detrás de "Pincho". Y eso lo compensó del problema que tuvo en Olavarría donde lo excluyeron por no haber recorrido la chicana cuando era puntero de la competencia. Junto con él fue excluido Salerno, también por el mismo motivo. En San Miguel del Monte, Angeletti se dio el gusto y comprobó, tanto en la final como en la serie, que fue también segundo detrás de Brescia, que la máquina camina lindo. Y que puede estar firme en la conversación de punta en los próximos entreveros.

* * *

Mano dura en el TC. En Olavarría, como quedó dicho, se sancionó con exclusión a Angeletti y a Saleerno, por no circular por la chicana. Igual medida se adoptó en Monte con Antonio Aventín y Néstor Apella. Por otra parte hubo diversos recargos por infracciones varias. En la tercera serie de Monte se recargó con 30" a José M. Romero y en la segunda batería fueron penalizados Urretavizcaya y Ramos con 5 segundos de recargo, por adelantamiento en la línea de partida.

* * *

De Benedictis y Luis Hernández cumplieron con sus ausencias en la carrera de Monte, con la sanción impuesta por los accidentes en Potrero de los Funes. Oyhanart logró correr porque le rebajaron la pena por una multa de 1.500 australes. Y Rubén Roux también pudo intervenir en Monte porque, directamente, la enviaron la sanción disciplinaria.

* * *

Gustavo Brescia, ganador de la tercera serie en Monte, no alcazó a dar ni una vuelta en la final, pues habiendo partido en primer puesto por su registro en la batería, se dio, de pronto, contra un talud de tierra y allí quedaron enterradas todas sus esperanzas. Por suerte no tuvo lesiones en el fuerte accidente. Otro que se dio un beso contra las cubiertas que sirven de protección en las banquinas, fue Pedro Doumic.

* * *

Muy buen trabajo el de Edgardo Caparrós que ganó la segunda serie, superando a Mouras (qué mal le vienen los fierros) y a Urretavizcaya en Monte. Con decir que Caparrós que llegó séptimo en la final, promediaba la carrera y después fue aflojando. Pero su Dodge funciona. Como que en Olavarría también estuvo entre los 10 primeros.



1/11/87

Club Argentino de Pilotos

Autódromo de la ciudad de Santa Rosa (La Pampa)

DATSUN 280ZX: 1) H. Redolfi 30' 57" 600/000; 2) D. Musso, 31' 00" 308/000; 3) R. Bulla, 31' 07" 591/000; 4) A. Baskt 31' 18" 456/000; 5) D. Sancho 31' 22" 261/000. Prom. del ganador: 110k419m p/h. R. de vuelta: Redondi con 1' 10" 605/000 a 120k841m p/h.

Campeonato: Redolfi (Campeón) 149 pts.; Musso 103; Bulla 84; Pairetti 76 y Boni y Zabala 52 unidades.

NISSAN 300ZX: 1) H. Olmi 30' 34" 046/000; 2) S. Oltra 30' 35" 989/000; 3) A. Pisandelli 30' 37" 150/000; 4) R. Vido 30' 42" 114/000; 5) R. Zanatta 30' 54" 739/000. Prom. del ganador: 120k952m p/h. R. de vuelta: Pisandelli 1' 09" 518/000 a 122k731m p/h.

Campeonato: O. López 125 pts.; Pisandelli 96; Olmi 92; Oltra 76 y Urrutia 50 pts.

8/11/87

F-3 Sudamericana

Autódromo de Tarumá (Brasil). Extensión 3.016 m. Sobre 49 vueltas. Recorrido total: 147k784m.

1) G. Furlán (B-VW) 51' 42" 48/00; 2) D. Cingolani (B-VW) 51' 48" 61/00; 3) F. Croceri (B-VW) 51' 49" 73/00; 4) G. Kisssling (B-Renault) 51' 56" 04/00; 5) E. Benamo (B-VW) 51' 57" 19/00. Prom. del ganador: 171k482m p/h. R. de vuelta: Furlán en 1' 02" 36/000 a 174k110m p/h.

Turismo Pista

Asociación de Volantes de Gral. Roca. Aut. de Gra. Roca. Extensión 2.012 m. Finales a 25 vueltas, todas las clases. Recorrido total: 50k300m.

CLASE 2: 1) Tinnacher (VW-Gacel) 23' 24" 967/000; 2) M. Serravalle (VW-G) 23' 25" 315; 3) J. Scioli (VW-G) 23' 25" 612; 4) A. Caldarella (VW-G) 23' 42" 736; 5) R. Joseph (Regatta) 23' 46" 364. Prom. del ganador: 131k960m p/h. R. de vuelta: Gallicchio 53" 958/000, a 134k238m p/h.

CLASE 3: 1) C. Romero (R-18) 23' 28" 013/000; 2) J. Catalán (R-18) 23' 34" 475; 3) A. Nonnenmacher)R-18) 23' 35" 082; 4) F. Talone (R-18) 23' 35" 867; 5) Adba (R-18) 24' 20" 206. Prom. del ganador: 131k675m p/h. R. de vuelta: Valenti 54" 003/000.

CLASE 4 (SIERRA): 1) G. Del Campo 22' 44" 957/000; 2) O. Fineschi 22' 46" 428; 3) O. Pentecoste 22' 52" 839; 4) J. Eidilstein 22' 53" 837; 5) R. Albertengo 22' 59" 478. Prom. del ganador: 135k828m p/h. R. de vuelta: Del Campo 52' 812/000 a 137k151m p/h.

15/11/87

TC-2000

Aut. Ciudad de Río IV. Extensión del circuito: 3.276,49 m. 30 vueltas con un recorrido total de 98k294m.

1) J. M. Traverso (Renault Fuego) 41' 47" 196/000; 2) S. Oltra (R. Fuego) 41' 47" 555; 3) M. Gayraud (F. Sierra) 42' 16" 652; 4) O. López (R. Fuego) 42' 28" 929; 5) J. R. Machado (R. Fuego) 42' 29" 667. Prom. del ganador: 141k138m p/h. R. de vuelta: E. Soto 1' 21" 245/000. Campeonato: Traverso 118; Bessone 115; Oltra 102.

Fórmula Renault Argentina

Aut. de Río IV. 15 vueltas. Total recorrido: 49k147m.

1) G. Mandrini (Crespi) 18' 48" 820/000; 2) D. Neviani (C) 18' 53" 879; 3) O. Palmero (C) 18' 54" 568; 4) M. Alisi (C) 18' 56" 056; 5) N. Dallasantina (C) 18' 56" 706. Prom. del ganador: 156k739m p/h. R. de vuelta: Mandrini 1' 31" 734/000. Campeonato: Neviani 141; Riva 121; Mandrini 99.

Fórmula 2 Nacional

Autódromo de Río IV. 19 vueltas. Recorrido total: 62k253m.

1) G. Massei (B-VW) 23' 20" 479/000; 2) L. Minervino (B-Renault) 23' 38" 326; 3) O. Saboretti (B-R) 23' 50" 819; 4) O. Suriani (B-VW) 23' 56" 984; 5) R. Grinovero (B-VW) 23' 58" 460. Prom. del ganador: 161k329m p/h. R. de vuelta: Minervino 1' 12" 209/000 a 163k350m p/h. Campeonato: G. Massei 36; Gentili 26; Mandrini 25.

F-3 Sudamericana

Aut. de Cascavel - Brasil. Circuito de 3.032,47 m. 47 vueltas. Recorrido total: 142k504m.

1) F. Croceri (B-VW) 49' 33" 79/00; 2) G. Maldonado (B-VW) 49' 51" 20; 3) L. Friedrich (B-VW) 50' 00" 94; 4) G. Furlán (B-VW) 50' 35" 06; 5) R. Rissati (B-VW) 50' 58" 20. Prom. del ganador: 172k571m p/h. R. de vuelta: Croceri 1' 02" 68/00 a 174k141m p/h. Campoenato: Croceri 39; Friedrich 35; Maldonado 24; Furlán 23; Sommi 20.

TC

Automoto Club Olavarría. Premio "Capital Nacional del TC. Circuito Luciano Fortabat de 18.520m. Dis series a 4 vueltas y final a 10 giros.

1a. Serie: Urretavizcaya 26' 32" 075; Castalleno 26' 46" 464; Satriano 26' 51" 796.

2a. Serie: Romero 26' 37" 138; Alcuaz 26' 42" 888; Brescia 26' 50" 302.

FINAL: 1) E. Satriano (Chev.) 1h 06' 18" 128/000; 2) F. Alcuaz (Dodge) 1h 06' 19" 112; 3) J. M. Romero (Dodge) 1h 06' 24" 362; 4) O. Castellano (Dodge) 1h 06' 26" 637; 5) J. De Benedictis (Dodge) 1h 06' 30" 001. Prom. del ganador: 167k 117m p/h. R. de vuelta: Alcuaz 6' 32" 388/000 a 169k913m p/h.

22/11/87

TC

San Miguel del Monte. Circ. "Santiago J. Petracchi" de 11.500 m. de extensión. Premio "Oscar A. Gálvez". Tres Series de 5 giros y final a 14 vueltas.

1a. Serie: Alcuaz 18' 54" 453/000; Castellano 18' 58" 023; Nesprías 19' 11" 894.

2a. Serie: Caparrós 18' 57" 638/000; Mouras 18' 58" 023; Urretavizcaya 18' 58" 361.

3a. Serie: Brescia 18' 56" 644/000; Angeletti 18' 56" 733; O. Aventín 19' 02" 181.

Final: 1) O. Castellano (Dodge) 52' 11" 855/000; 2) O. Angeletti (Dodge) 52' 19" 430; 3) E. Satriano (Chev.) 52' 20" 210; 4) F. Alcuaz (Dodge) 52' 22" 174; 5) J. M. Romero (Dodge) 52' 31" 099. Prom. del ganador 185k871m p/h. R. de vuelta: Angeletti 3' 41" 075 a 188k081m p/h. Campeonato: Castellano 219,50; Oyhanart 200,50; Satriano 183,50; Mouras 125,25; De Benedictis 121; Angeletti 117.

Turismo Pista

Autódromo "O. Cabalén" Circuito de 2.600 m. de extensión. Finales a 20 vueltas. Recorrido total: 52 km. "Premio Piattini"

CLASE 3: 1) J. Maggi (Alfa Romeo) 26' 55" 172/000; 2) F. Adba (Renault 18) 27' 02" 862; 3) J. C. Gianni (R-18) 27' 03" 725; 4) C. Romero (R-18) 27' 13" 904; 5) A. Pérez Nonnenmacher (R-18) 27' 19" 831. Prom. del ganador: 115k901m p/h. Campeonaro: Adba 115; Romero 114; Maggi 105; Delgado 66 y Valenti 64.

CLASE 2: 1) O. Tinnacher (VW-G) 27' 20" 858/000; 2) J. Scioli (VW-G) 27' 21" 028; 3) D. Mustafá (VW-G) 27' 26" 267; 4) A. Caldarella (VW-G) 27' 27" 019; 5) J. Orsi (VW-G) 27' 27" 806. Prom. del ganador: 114k087m p/h. Campeonato: Bonomo 115; Scioli 80; Baldinelli 53; Serravalle 50 y Valenti 47.

CLASE 4 (SIERRA): 1) O. Fineschi 26' 37" 272/000; 2) R. Patti 26' 44" 882; 3) G. Del Campo 26' 45" 757; 4) J. Guiral 26' 48" 042; 5) R. Sinelli 26' 48" 050. Prom. del ganador: 117k200m p/h. Campeonato: Guiral 127; Del Campo 112; Ayerza 102; Pentecoste 80 y Patti 60.

Nafta Super

Nafta Común

Engrase

Gomería

Lavado

Baterías

Lubricantes

Mecánica

Escuela de Conducción

*Turismo

usted tiene Carta Franca también para el Combustible y todos los servicios del A.C.A.

El A.C.A. y CARTA FRANCA trabajan juntos. Y eso evidencia que, con CARTA FRANCA, para usted es otra vida. Porque a la extensa gama de posibilidades que CARTA FRANCA pone a su disposición, se suman todos los servicios del A.C.A. Todos, sin excepción, incluyendo el combustible (con la modalidad Carta Franca) y el pago de las cuotas sociales, mediante débito automático. Asóciese al A.C.A. con CARTA FRANCA, sin pagar cuota de ingreso, hasta el 31/8/86. Y si usted ya es socio del A.C.A., obtenga su tarjeta CARTA FRANCA con importantes descuentos especiales. Para utilizar estos servicios es necesario exhibir la tarjeta y el carnet, que le proporcionarán ventajas adicionales. CARTA FRANCA siempre le ofrece más y mejores opciones.



* En Capital Federal y Gran Buenos Aires. Rápidamente en el resto del país.



Automóvil Club Argentino

Con Carta Franca es otra vida! Téngala y empiece a vivirla desde hoy.

F.R. Vanzulli y Asoc.

TURISMO PISTA

Por Roberto Eguía

Balancines "rellenos" a la bolognesa. . .

Me apuro porque me corre "el tío", y créanme, lo mal que se pone este señor cuando el cierre está cerca. Que quién es "el tío?". No, no se los digo, porque si me pongo a describir se me hace tarde, y la cosa es entregar. ¿Entregar qué? Esto. **La nota sobre Turismo, sí, el de las 3 clases y (espero, algún día espero) con "clase", que es lo que uno quiere.** En fin por aquello que le han contado desde niño, sobre la urbanidad y las buenas costumbres, la ética, la defensa a ultranza del llamado **"fair play"**; vamos, todo aquello que después de algunas actitudes de los hombres se le ocurren a uno como una gran "chiáchara" inventada sobre vaya a saber qué fantasía paterna. Por eso vamos a hacer desde aquí, un llamado a la solidaridad, o a la (ya le dije) ética, que no se encuentra solidad en ninguna parte.

Repasemos. Turismo es la categoría de expresión automovilística más parecida a la "calle". Los autos, casi de "pinta" como se lo entregan en la concesionaria, claro que más calientes. Hay manos muy sabias (y talentos también) para mejorar la performance de fábrica casi mágicamente. **De escondidos talleres y noches en "vela", como de una galera, aparecen caballos de fuerza, radios de giro, tenidas en pista, frenos perfectos, tapas ganadoras, levas impensadas, y más, mucho más, tanto como para tejer las más hermosas fantasías.** Claro. Lo más alto del podio. Ganar. La gloria, la fama, a veces dinero. Pero ...¿será esto suficiente? A veces parece que no.

"Atar" 6 carreras en una nota parece tarea difícil, entonces no hables de las carreras pero sí recordemos algunos "detalles". No deben escapar al observador, sobre todo a aquel que defiende de suyo esta actividad tan vapuleada por los "cuerdos" amantes del silencio y las facturas al día.

Clase 3

Para olvidar, aquella loca, muy loca maniobra del final de la recta, con el Valle como mudo testigo y dos autos, con 2 seres humanos adentro (increíble), que juegan una posibilidad más allá de toda la lógica; **se tocan se vuelven a tocar, de pronto entran en emergencia, grave, casi fatal,** y uno (que ve desde afuera) solo atina a cuestionar y cuestionarse. ¿Qué nos pasa a los hombres de hoy? ¿Cuánta es y a qué nos lleva la necesidad de ganar? ¿Cuál es la estricta y justa medida de nuestra personal escala de valores? (Entre nosotros, ¿Qué ta pasó, Pirulín?–. Lo cierto es que Valenti "zafó" por esas cosas, gracias a Dios. Menos mal. A propósito de Dios, ¿no creen que lo tenemos que ayudar en vez de "mangarlo" tanto?

En fin, que no todo fue malo, claro lo que pasa que a uno le entra el "cuiqui", y de tanto quererlos a estos de los antiflama, tampoco quiere que les pase nada, caray. **De cualquier manera, no olvidar los 2 podios y la definición anual; Roca, para Romero-Catalán-Talone,** y el delSur empujado por sus fuertes vientos se quiere llevar el título. No sería del todo injusto.

El Cabalén, dio a Maggi-Abda-Gianni, más o menos como para complicar la cosa, porque ahora la tabla se aprieta arriba y los puntos a dividir son muy pocos. ¿Dónde es la próxima? ¿Cuándo? No importa yo me anoto. En directo o por la TV, que también va en directo.

Clase 2

Ya está definida, con **Bonomo, campeón "Post-Tecnicum".** Pero vaya si quedó material para el reemplazo. Es que como en todas las cosas en esta categoría la renovación viene de las manos, o de los pies (que son muy pesados) de 4 ó 5 jóvenes de los cuales ya hemos hablado pero que es justo volver a "tenerlos". Anote: **Scioli** (José), que va a ser el subcampeón "of course", y no como su hermano, que es **"Off shore"; Tinnacher,** que va a seguir ganando, o acaso a alguien se le puede ocurrir discutírselo; **Orsi,** que está listo para manejar el viento, o **Lépore,** con el coloradito de los buenos recuerdos. Ah, y si ve pasar un Regatta con el número 40, y va rápido, no se asombren, adentro está **Ricardo Joseph** y afuera, en los boxes, está papá, que casualmente se llama igual y que alguna cosa tiene que decir en esto de buscar velocidades de cuento. Se va el campeonato, ya termina, no lo olvidaremos, fue el de los Regatta y los Gacel, fue el campeonato del cambio. Total.

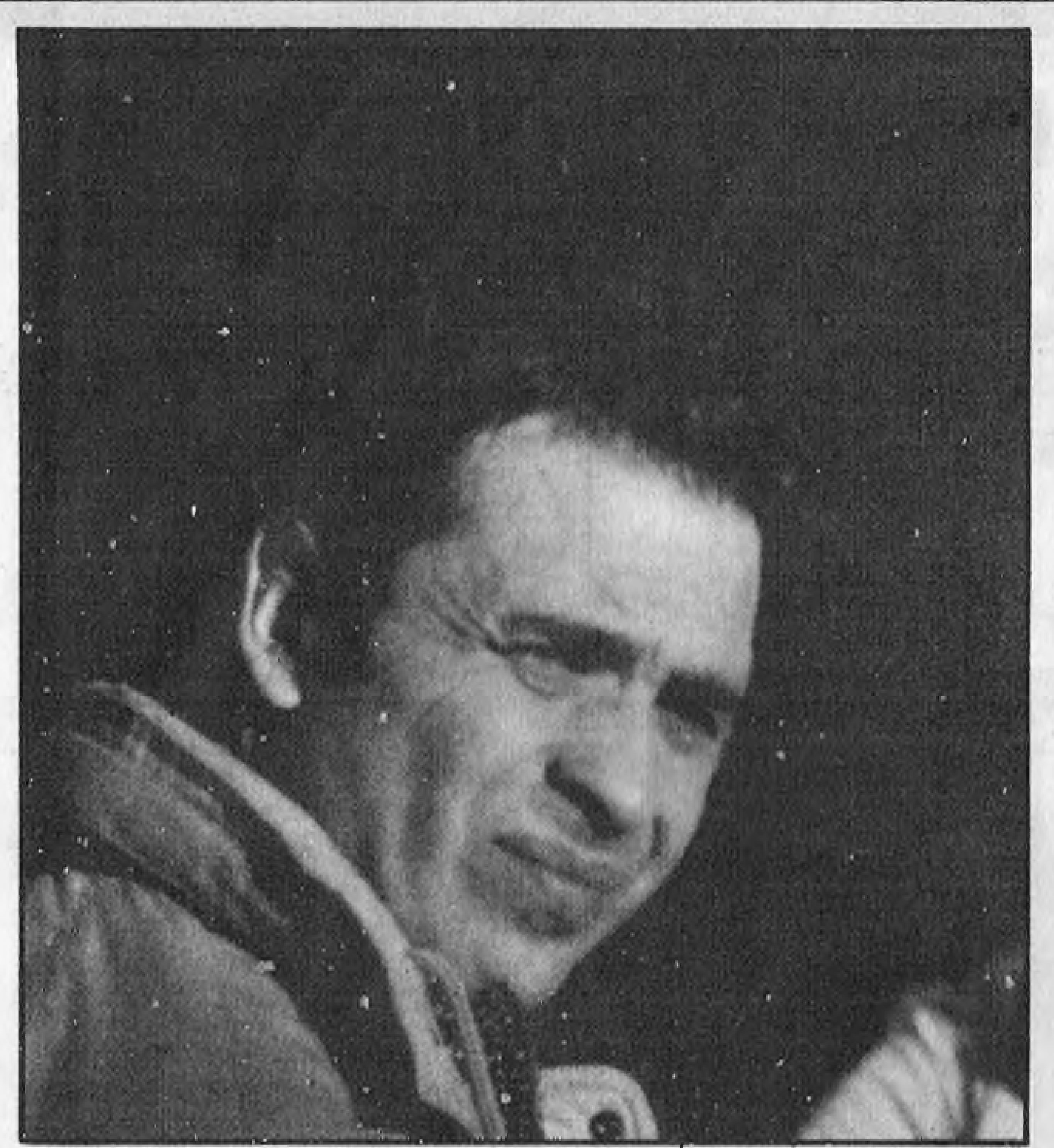


No en vano lleva el número 1 en su Sierra. Oscar Fineschi volvió a la Clase 4 de Turismo Pista, y puso su nombre en lo alto de la clasificación en Córdoba.



Clase 4

Esto sigue creciendo; les dije el año pasado cuando era **copa,** hoy ya es Campeonato, con nombres y hombres. Con autos. Con muchos autos. Con exquisiteces. Algunas demasiado "desarrolladas". Obliga. Ganar se pone muy duro. Hay que elaborar más. Hay que trabajar más. Hay que manejar sin cuento. Son tan importantes las horas taller, como las horas pista. Sin desarrollo cierto, no hay tiempos. Si hay descuidos te pasan fácil. **Aparecen**



Carlos Romero, constante animador de Turismo Pista, clase 3. Ganador en General Roca, fue cuarto en el Cabalén, y ahora está a un punto detrás de Adba en el campeonato.

Gerardo Del Campo está pisándole los talones a Jorge Guiral; apenas lo separa 15 puntos del líder de la Fórmula Sierra.

El "tema Delgado"

El 17 de octubre se cumplió una jornada de Turismo en el autódromo de Buenos Aires. Allá, en la clase 3 había quedado en suspenso la clasificación de Jorge Delgado en el segundo puesto de la carrera. Finalmente, las autoridades resolvieron confirmarlo a Delgado como segundo en esa oportunidad. Pero, siempre referido al "tema Delgado", se informó que ha sido suspendido provisoriamente por 30 días debido a maniobras suyas que fueron consideradas antideportivas durante la competencia en General Roca (8/11). El Tribunal de Penalidades, se informa, trataá a la brevedad el problema para definir sobre la sanción definitiva.

Confirmaron a "El Suizo"

Como se recordará en oportunidad de la jornada de Turismo que se disputó en Mendoza el 20 de setiembre último, los pilotos de la Clase 2, "El Suizo" y José Basso, que habían figurado primero y segundo, respectivamente, en la prueba final de la competencia, fueron desclasificados por objeciones técnicas respecto del peso de los cigüeñales de sus Alfa Romeo. Ambos volantes apelaron la medida y luego del informe suministrado por la FISA, y consultas efectuadas a Alfa Romeo, en Milan, se comprobó que en la ficha de homologación que poseía el ACA, existían errores en relación con los cigüeñales, y por lo tanto la CDA resolvió reclasificar a ambos pilotos. Por ello la clasificación confirma el primer puesto a "El Suizo"; segundo quedó José Basso, y Raúl Ottaviani que había figurado como ganador ante aquella desclasificación primitiva, pasó a ser tercero.

Del Campo y Guiral en el remate del año. Ayerza pone toda la carne en el asador para tratar de "arrimar" al título. No se pierda la próxima.

Ahora no me diga que verlo a Fineschi, no es una delicia, volvió del TC 2.000, donde no se encontró cómodo, y en 3 participaciones hizo 2 segundos y un primero. ¿Qué tal? ¿Qué hubiera pasado si corría todo el año?

Bien, lo cierto que la, próxima de TP, **será en Comodoro,** y allí o donde sea, ya va a haber cierto olorcito a laurel, que como en las buenas salsas, servirán para hacer mucho más atractivo **este platillo tan sabroso que es el Turismo en sus distintas clases y con "clase".** Que es lo que queremos todos. Lo juro.

¿Que usted me pregunta que tiene que ver el título, con el laurel y la salsa? nada, nada, todo es pura coincidencia.

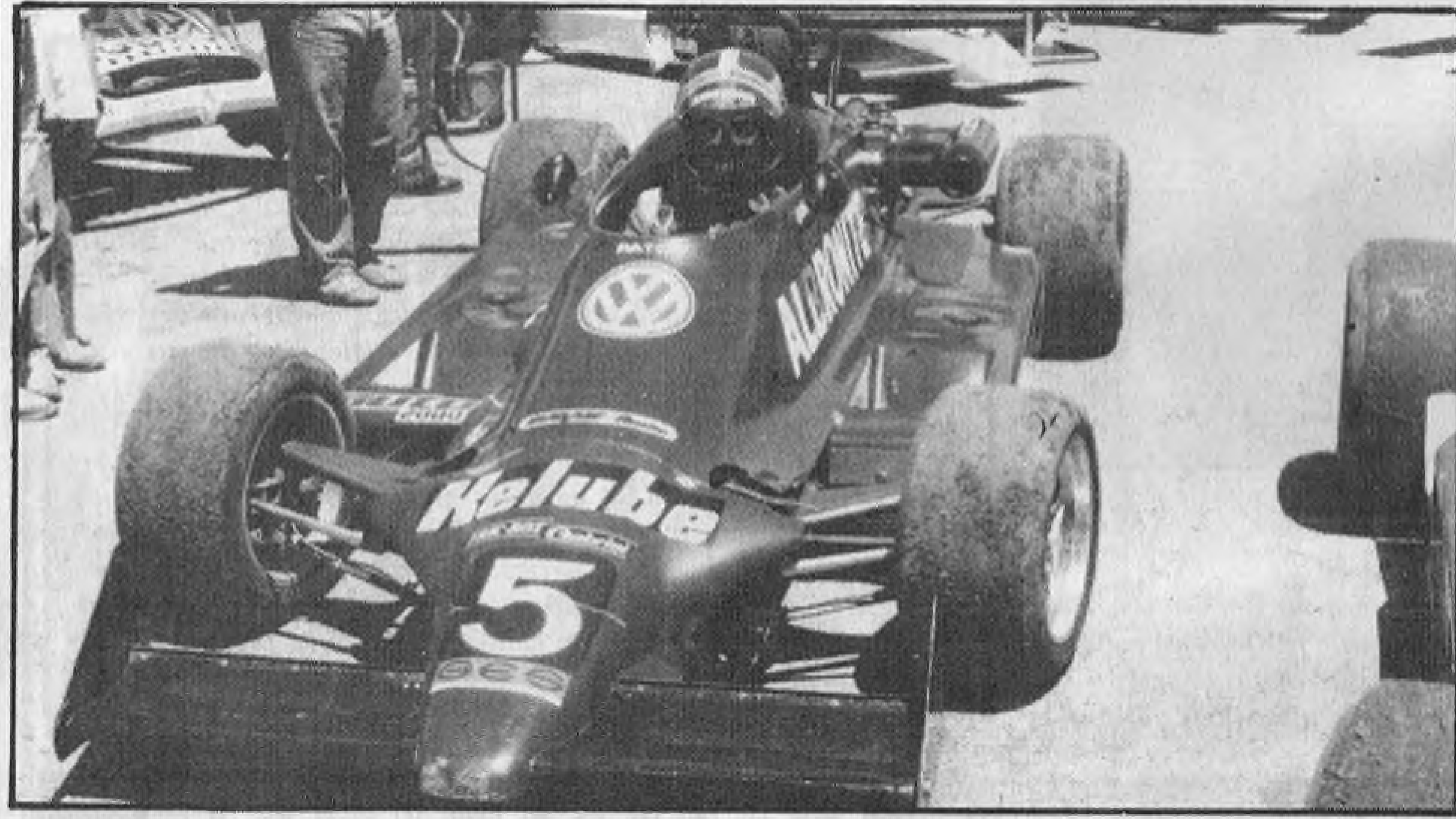
FORMULA 2 NACIONAL

Grinovero en la pista, Massei en los relojes

Bajo un cielo plomizo y con una neblina que, en determinados sectores anulaba prácticamente la visibilidad, se disputó en el **autódromo ciudad de Río IV** una nueva competencia para la **Fórmula 2 Nacional**, categoría que viene tratando de afirmarse en la consideración del público utilizando muchas de las máquinas que anteriormente componían el parque de la Fórmula 2 CODASUR, y que fueron desechadas por el cambio de reglamento en la que ahora es Fórmula 3 Sudamericana.

El trámite de la carrera fue intenso, tal como se preveía, en esa lucha que libran por el campeonato **Gabriel Massei, Norberto Gentili y Amadeo Mannini.** Luego de muchas fechas de frustraciones, Gabriel Massei el piloto de **Marcos Juárez,** cuya mira está puesta en desarrollar en la venidera temporada una intensa actividad en la F-3 Sudamericana, volvió a gustar las mieles de la victoria, pero para ello debió, antes, superar uno que otro sofocón producto de maniobras inesperadas de pilotos que, con vueltas perdidas, no se resignan a dar paso a quienes vienen más rápido y con chance para la victoria.

La carrera comenzó bajo los mejores auspicios con el "presi" de la especialidad, **Leopoldo Cumini,** en punta, escoltado por el malón que no le perdía pisada. Sólo dos giros le duró la alegría a Cumini, ya que debió resignar su posición al abandonar por rotura de motor, dejando así la punta en poder de **Grinovero, pero éste, puntero en la pista, no lo era en los relojes puesto que venía corriendo con un recargo de 30 segundos por adelantarse en la partida,** razón por la cual el líder de la competencia era quien marchaba segundo, o sea Gabriel Massei.



Este, desconociendo en las primeras rondas la verdadera situación, trató de presionar sobre Grinovero, buscando rebasarlo, pero desde su box lo tranquilizaron, imponiéndole de los acontecimientos, motivo por el cual Massei optó por regular su ritmo de marcha y vigilar que Grinovero no se le escapara mucho en la pista.

A todo esto quienes lo acosaban en el torneo, hasta antes de iniciarse la prueba, es decir **Gentili y Mannini,** venían corriendo muy retrasados, y otro tanto acontecía con **Osvaldo Massei, padre del aspirante a campeón,** quien había protagonizado un **"fuori pista"** sin inconvenientes personales, logrando volver al pavimento de entre un verdadero fangal, producto de las intensas lluvias caídas el viernes y en la madrugada del domingo.

No iban a terminar los riesgos para los Massei con lo relatado, ya que antes de promediar la competencia, un lote de rezagados obstaculizó el accionar de Gabriel, quien casi termina fuera de la pista pero, pudo dominar el auto a duras penas.

Resultaban justificados pues los gestos airados del puntero de la carrera y líder del certamen, realizados con el puño agitado, hacia quienes casi provocan su deserción. Por suerte para él, era bastante pronunciada la ventaja que había obtenido sobre **Luis "Patita" Minervino** (reaparecido en el automovilismo y la categoría), que marchaba detrás suyo, seguido a su vez por **Walter Saboretti.**

Este último, posteriormente, conseguiría rebasarlo a Minervino, ubicándose así como escolta de Massei, que con este triunfo se acerca en forma positiva para él al título de campeón en un logro realmente importante, teniendo en cuenta que se trata de su segunda temporada en la especialidad, lo que demuestra su potencial talento y versatilidad, además de dejar firmemente perfiladas sus posibilidades para el futuro.

El final resultó lamentable para Grinovero que corrió vigilando a su rival por los espejos, como si realmente estuviera en punta, ajeno totalmente al recargo que había sufrido. Entiendo que aquí es donde siempre hay una grave falla de los comisarios deportivos, puesto que lo primero que deberían hacer en estos casos, es comunicar la medida de inmediato a los colaboradores en el box del damnificado (penalizado en este caso), para que el piloto adopte la postura que crea conveniente. ¿O no?

Por A.B.C.

HELADERAS
PEABODY

CON MUCHO RESPETO POR LA CALIDAD

EQUIPADAS EXCLUSIVAMENTE CON
MOTO COMPRESOR



HELAMETAL S.A.

BOLIVAR 3477 - 1752 LOMAS DEL MIRADOR - Buenos Aires - República Argentina
Tel.: 651-8831/8431/6333/7652/5198/3148 - Ventas: 651-1711/2384

FORMULA RENAULT ARGENTINA

Foto: R. Cano

Por A.B.C.

Mandrini suma y sigue, pero Neviani acaricia el título

Corriendo con suma inteligencia, Daniel Neviani logró el propósito manifestado de asegurarse la primera colocación por el título. Llegó segundo y al no sumar Riva es casi campeón.



Mandrini sumó en la inexistente pista de Río Cuarto un nuevo triunfo en la Fórmula Renault Argentina Su ascenso de las últimas pruebas sólo le permitió asegurarse el tercer puesto en el torneo.

Tal como es habitual en la **Fórmula Renaul Argentina,** la competencia que protagonizó en el autódromo de Río IV, y con una sola prueba por delante, fue para alquilar balcones. La gran paridad existente en la conducción de muchos pilotos, como así también en el rendimiento de sus máquinas es el factor conducente a este tipo de espectáculos, de alta tensión desde el comienzo al final, dado que nunca está dicha la última palabra sobre quién será el ganador en las pruebas de la especialidad.

En las rondas de clasificación del sábado, **Mandrini había logrado una vez más la pole position,** dejando bien en claro que está pasando por un momento excepcional, con una máquina perfectamente equilibrada, ubicándose detrás suyo el subcampeón de la temporada pasada, **Daniel Neviani,** y aspirante al título de esta. Allí quedaban bastante perfiladas las cosas, puesto que **Riva,** el otro aspirante a la corona, no alcanzó en la clasificación un registro que lo ubicara en buena posición de partida, por lo que el piloto de **Laboulaye** quedaba con bastante superioridad.

La carrera se largó con un amplio interrogante con respecto a la pista, ya que a esta altura de las circunstancias, resulta inadmisible que las posibilidades para un título se jueguen en un escenario que no cubre las mínimas condiciones de transitabilidad, y tampoco de comodidad para trabajar en los espacios inteernos.

La pista tenía, al decir de los pilotos, por lo menos diez pozos de considerable profundidad, extensión y ancho, en lugares claves del escenario, que tornaban imposible el tránsito por las trayectorias ideales, y para aquellos que debían trabajar en la zona interna de boxes, esto es casi imposible pues desde su inauguración el autódromo de Río IV permanece inalterable. **Acceso de tierra, piso interno de tierra que, cuando llueve como en este caso se convierte en un fangal.** ¿Pueden correr allí categorías que pretenden configurar lo mejor del automovilismo nacional?

Lanzada la prueba, **Mandrini** se tomó el "buque" desde el vamos, escoltado por **Palmero, Neviani y Alisi,** conformando un trencito infernal. A partir de ese instante se vivieron momentos realmente vibrantes de emoción, ya que mientras Riva se retrasaba más y más, Palmero lo rebasaba a Mandrini y Neviani buscaba no perder contacto para sumar puntos muy valiosos.

Pero detrás venían como dos "locomotoras" Paulizzi y Alisi, al punto que ambos consiguieron rebasar la línea de marcha del líder del torneo, que continuaba imperturbable en su búsqueda de puntos para el torneo. Poco después logró recuperar un puesto al superar nuevamente al ascendente Alisi, mientras Paulizzi iba en busca de los punteros.

Fugazmente recuperó la vanguardia Mandrini, ya que Paulizzi, jugándose el todo por el todo, lo pasó a Palmero y luego en gran maniobra hizo lo propio con Mandrini, tomando resueltamente el comando de la carrera. Pasada más de la mitad de la carrera, los pilotos debían realizar verdaderas piruetas conductivas para mantener en trayectoria a sus vehículos, ante el deterioro cada vez más ostensible de la pista, lo que resultaba llamativo por tratarse de motores con escasa potencia.

Y fue por esa causa que se vivió un momento dramático, y que resultó afortunado para las consecuencias que pudo tener. Todo ocurrió en el ingreso a la recta principal, donde se había formado un pozo que abarcaba más de media pista, precisamente en la zona externa hacia la cual se desplazaban los autos por la fuerza centrífuga en virtud del radio de giro (a la derecha) que los tira a la izquierda. La profundidad del mismo era considerable y más para un monoplaza, de modo que **cuando el puntero Paulizzi tuvo la poca fortuna de introducir su rueda trasera izquierda en el pozo, la llanta se partió y el auto comenzó a realizar trompos** (como se pudo haber "clavado" y comenzar a volcar).

Por puro milagro logró ser esquivado, por ambos laterales, por seis o siete autos que le seguían, culminando ileso su "aventura". Allí volvió a tomar la punta Mandrini, quien no la abandonó hasta el final, **que llegó anticipado dado que un justificadamente iracundo, Tulio Crespi,** le reclamó a las autoridades el acortamiento de la prueba para evitar males mayores. Segundo se ubicó Neviani, quien con este resultado se quedó prácticamente con el título (le lleva 20 puntos a Riva que no sumó, resta una prueba y son 20 para el ganador). Luego se ubicaron Palmero y Alisi.

CROCERI, un brillante pulido

Resultó el sexto ganador del año para ocho pruebas disputadas. En la expedición brasileña levantó trece puntos y se ha convertido en líder. Cascavel hizo olvidar lo de Tarumá.

Un par de domingos en Brasil sirvieron para testimoniar que la virtud mayor de la Fórmula 3 es la alta confiabilidad física de los automóviles. En Tarumá clasificó quince máquinas sobre diecisiete. En Cascavel llegaron trece de la misma cantidad inicial.

Me permito desafiar un hallazgo superior a éste en el mundo, referido al índice de máquinas sobrevivientes en una carrera de cualquier fórmula internacional. Fórmula 3 tendrá que merecer un día de estos la revalorización de su fortaleza, por lo menos, si por ahí los jugadores frívolos no quieren reconocerle alguna excelencia extra.

Los arribos registrados entre Tarumá y Cascavel se elevan al 82 por ciento de unidades, que han cumplido con la distancia reglamentaria. Una de dos: o estos fierros vernáculos de Argentina son demasiado buenos o quienes arman los aparatos poseen mágicas aptitudes de trabajo y precisión. Quizás tengamos que levantar unos cuantos dígitos en el haber de los mecánicos. Qué gente fervorosa y responsable ha reclutado la categoría en ese rubro delicado.

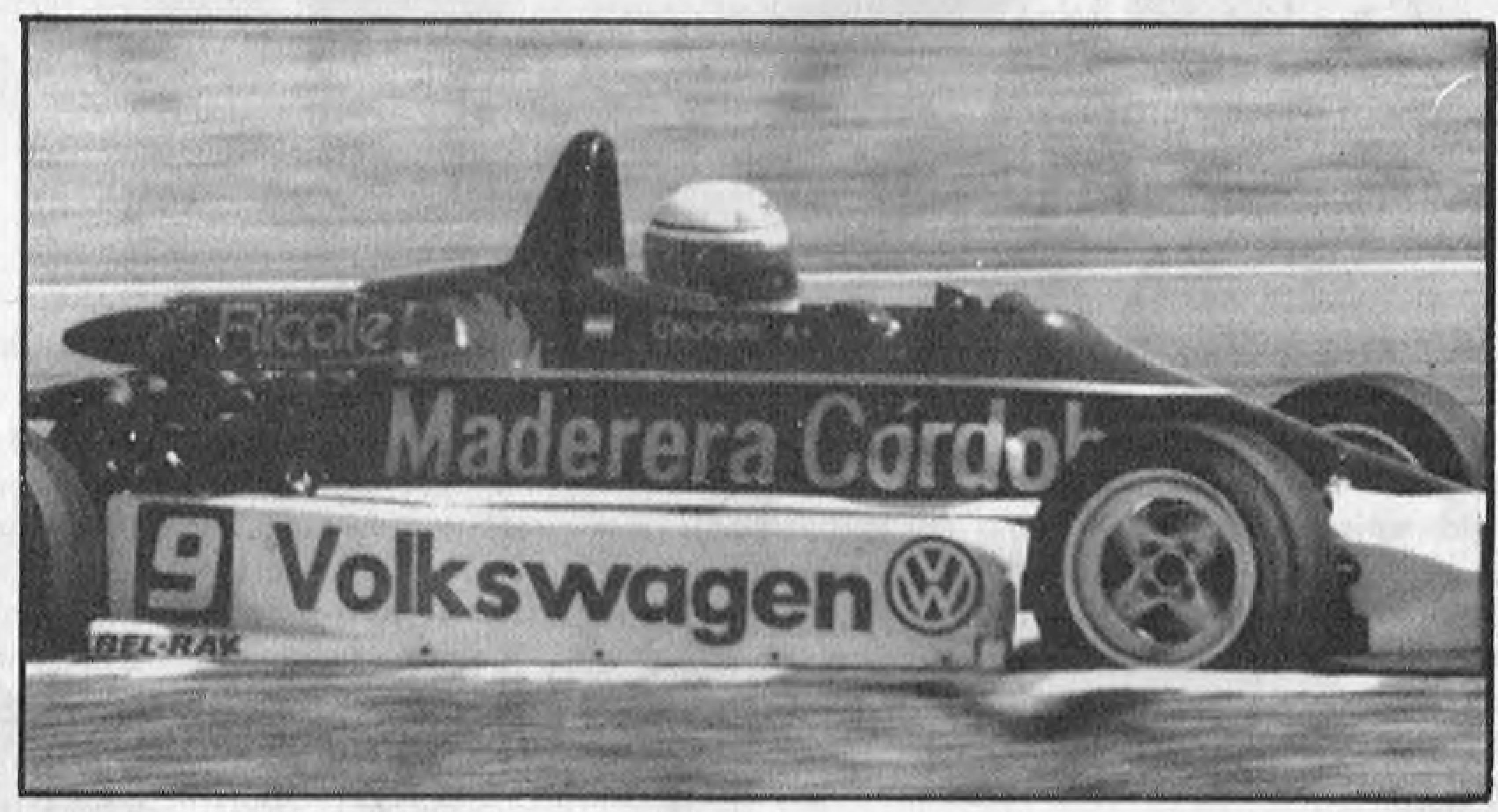
Ustedes habrán sabido que las condiciones climáticas de ambas competencias fueron bastante variables. Tuvimos de todo. Lluvia, viento, humedad excesiva, y por tratarse de Brasil, naturalmente calor. Los autos respondieron perfectamente en cada circunstancia atmosférica.

El primer chico de este truco bautismal de la F-3, en la órbita sudamericana, planteó muchas incógnitas hasta componer la grilla de partida. Tarumá es un trazado de 3.016 metros, cuya figura geométrica no tiene una definición ortodoxa. Lo que sí hay en sus curvones alucinantes es un requisito despiadado. Apretar y apretar. La quinta a fondo es la velocidad necesaria para ganarse un lugar bueno en la parrilla de salida.

Subsanadas las imperfecciones de la puesta a punto, volvió G. Maldonado a la mejor colocación, con G. Kissling, N. Furlán, L. Friedrich, F. Croceri y un sorprendente D. Cingolani en las tres primeras filas.

Fuga interrumpida

Un Yoyo finalmente armónico con "su" automóvil de costumbre, se dis-



paró en el encendido de semáforo. Lo salió a cazar L. Friedrich dueño de casa y por añadidura líder del campeonato, con tres triunfos ya conquistados.

Maldonado era un relámpago inalcanzable y el "gaúcho" se dio cuenta, destornillando la botita derecha del pedal. En treinta vueltas la carrera era un tanto aburrida, porque los dos de adelante no luchaban entre sí. Pero detrás de ellos un trencito muy interesante se formó con G. Kissling, F. Croceri y N. Furlán. Estos tres hombres sí que peleaban. Sobre todo Croceri, ansioso por rebasar a Kissling, cuyo manual de trayectorias es sumamente minucioso.

Croceri intentaba pasarlo. No podía. Por ahi Maldonado se detuvo y oh sorpresa, no necesitaba cambiar un neumático. No. Lo que sacó fue la trompa porque al romperse el perno sujetador del bigote izquierdo la marcha era ingobernable. Así cayó el campeón al decimosegundo lugar y sólo pudo clasificar octavo, fuera de los puntos.

El heredero L. Friedrich se quedó dos vueltas más tarde por interrupción de la corriente. Entonces la carrera quedó para el trío tan mentado que estaba sacándose chispas por la vanguardia. Furlán venía como cualquier observador de las Naciones Unidas puede ir al Golfo Pérsico a mirar la guerra. Sin meterse en el fragote.

Quien sí se metió fue Croceri. En la vuelta 37a. eligió una curva hacia la derecha, frente al restaurant, y al irse algo de costado Kissling apuntó en un estrecho pasadizo luego de poner el lateral derecho encima del pianito. Resultó que con la rueda delantera izquierda le pegó a la trasera de Kissling, por lo cual ambos en trompo visitaron la banquina opuesta. Entonces por la alfombra tendida se deslizaron N. Furlán y D. Cingolani, hacia los puntos gordos. Croceri fue tercero y Kissling cuarto. Ambos enojados. El uno contra el otro.

Hacia el bueno

Con todo F. Croceri al entrar en el podio se colocó con 30 puntos pegado a L. Friedrich que redondeaba 31. En Cascavel fue la dilucidación transitoria del campeonato. Otra pista muy rápida, casi lo mismo, con sus 3.016 metros. Igualmente pedigüeña de la quinta a fondo con un

poco de piedad para utilizar la cuarta velocidad a modo de respiro.

La cambiante situación del mapa meteorológico trajo diversas irritaciones. Se pegaron dos brasileños. Primero C. Pegoraro, llegando a darnos un susto grande porque el primer diagnóstico avanzó una lesión en el bazo, que por fortuna no existió. Cerca del final de las pruebas libres se despistó también L. Friedrich y los destrozos severos del coche más la rajadura en la tapa de cilindros le impidió clasificar.

Un sábado absolutamente lluvioso nos hizo creer que la clasificación del viernes sería inamovible. La tregua de las nubes y el empeño de Leonel que llegó a ser poleman un ratito obligó a los demás a defender sus registros. Los notables de ese proceso fueron en el reajuste Croceri, Maldonado, Di Palma y Friedrich todos debajo de 1' 02''.

La novedad se centralizó en el equipito juvenil del coche número 34. Allí está funcionando ahora Alberto Canapino (24) con ciertas pautas de ensayo ordenadas por Oreste Berta para que José Luis las ponga en práctica. El auto mejoró una enormidad pero cuando Di Palma chico, desde su tercer puesto metió el primer cambio se destruyó el engranaje, y quedó pegado al piso. Suerte la suya porque los demás lo gambetearon.

Como espectáculo de regular consistencia tan solo Fernando Croceri es dueño de todos los elogios. Me dijo con satisfacción yendo al podio: "Creo que aprendí a ganar con estilo Yoyo". Lo suyo fue impresionante, y lo mandó a liderar el campeonato con cuatro puntos de ventaja, faltando tres carreras. Detrás de Friedrich, a Maldonado lo separan quince puntos de la vanguardia. Buenos Aires, el primer domingo de diciembre, será para alquilar balcones.

Por Miguel Angel Merlo



Néstor Furlán encontró abierta la puerta para ganar y ganó. Es piloto monopostista nato y como hombre de la nueva generación viene con muy buen panorama

Con gallardía y potencia Fernando Croceri desalojó a Leonel Friedrich de la punta del campeonato. Hizo un error técnico en Tarumá y se rehabilitó en Cascavel.

CAMPEONATO SUDAMERICANO F-3
Al 30 de noviembre de 1987

Puntaje Previo					
26	1) F. Croceri	Berta-VW	4	9	39
31	2) L. Friedrich	Berta-VW	0	4	35
18	3) G. Maldonado	Berta-VW	0	6	24
11	4) N. Furlán	Berta-VW	9	3	23
19	5) G. Sommi	Dallara-Alfa	0	1	20
15	6) G. Kissling	Berta-R 18	3	0	18
13	7) E. Benamo	Berta-VW	2	0	15
2	8) D. Cingolani	Berta-VW	6	0	8
6	9) J. L. Di Palma	Berta-R 18	0	0	6
3	10) M. Guerra	Berta-R 18	0	0	3
3	N. Gurini	Dallara-Alfa	0	0	3
0	12) R. Risatti	Berta-VW	0	2	2
1	13) J. C. Giacchino	Berta-VW	0	0	1
1	E. Herztfeld	Berta-VW	0	0	1
1	R. Verna	Crespi-VW	0	0	1
0	C. Pegoraro	Berta-VW	1	0	1

Las dos primeras columnas referidas a Tarumá y Cascavel. Próxima carrera: En Buenos Aires circuito número 8 el 6 de diciembre.

Por José Tomás Oneto

Long Beach del '77, no fue una carrera más

En esta oportunidad la recordación se remontará sólo 10 años en la memoria. **Nos referiremos a 1977 y a una competencia de la F-1,** cuarta prueba del calendario por el Campeonato Mundial de Conductores. Se trata del **Gran Premio de Long Beach** disputado el 3 de abril del citado año. El escenario fue el habitual trazado callejero de Long Beach, en Los Angeles (Estados Unidos). Por si hiciera falta sumar algún otro detalle, digamos que la carrera estaba fijada a 80 vueltas, al referido circuito de 3.250 metros, lo que hacía un recorrido total de 260 kms. La entidad organizadora era, precisamente, la Long Beach Gran Prix Asociation y que ganó Mario Andretti. Hasta ahí todo normal. **Pero los problemas que posibilitaron que esta competencia no fuera "una más", tuvieron lugar antes, durante y después de la carrera.** Por dichos y hechos que conformaron una serie de anécdotas que, a la postre, redondearon la "**historia sobre ruedas**" que hoy tratamos de volcarles en estas líneas.

Mario Andretti, ganó pero se quejó de Reutemann.



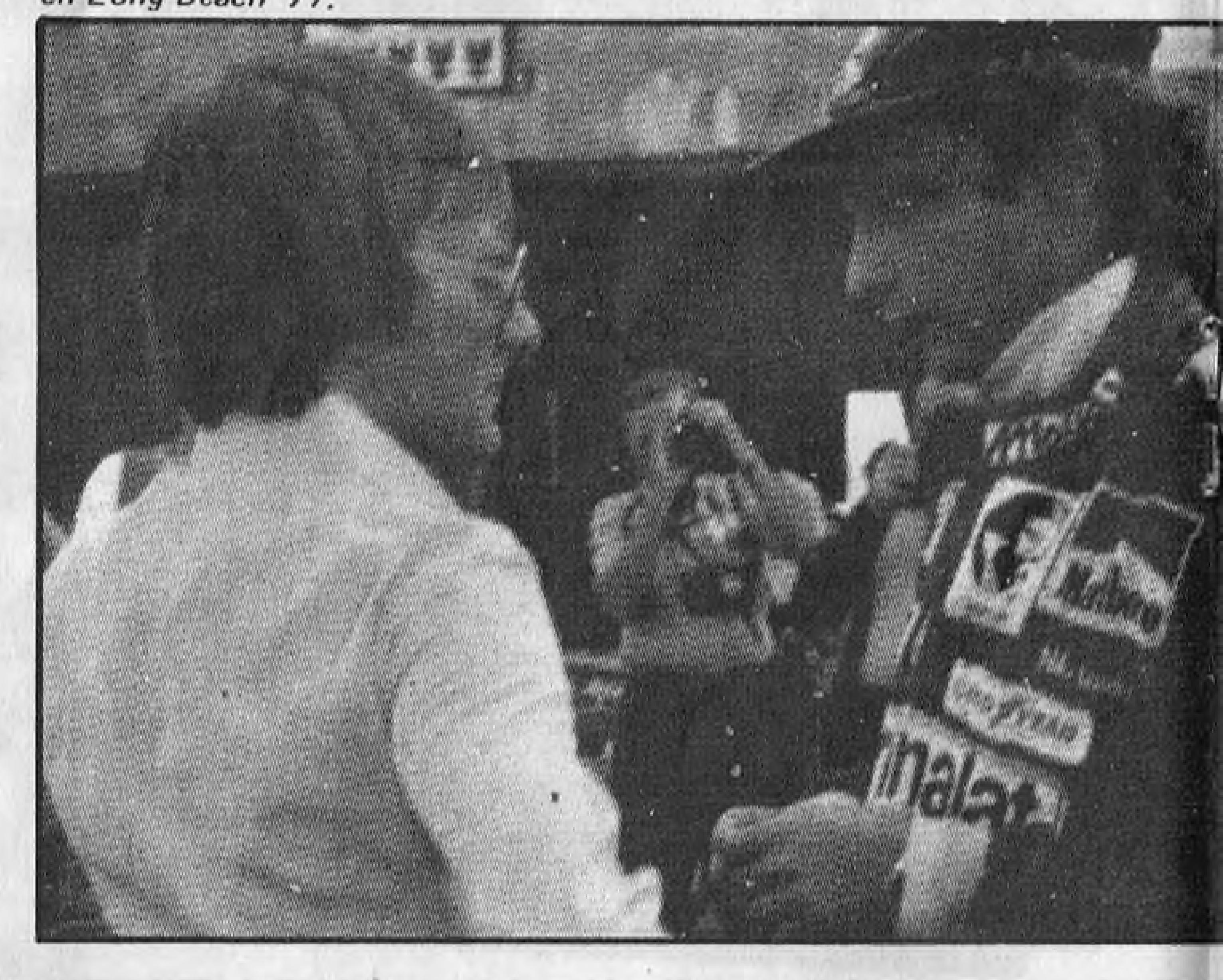
Culpas a Ecclestone

Ocurrió que los trabajos en la preparación del circuito callejero se demoraron más de lo previsto y ello motivó que las rondas previas de clasificación sufrieron significativos retrasos. Obviamente, esos imprevistos siempre fastidian y en la mayoría de los casos entorpecen los planes de cada equipo, especialmente de aquellos bien organizados. Y entonces comenzaron a sucederse los reclamos. Las prótesis llovieron de los cuatro costados y el destinatario de todo ese desahogo era **Bernie Ecclestone,** el "mandamás" de la F-1 desde hace mucho. Y ahí fue cuando el pequeño "capo" inglés explotó y entró a echar pestes contra todo aquel que le fuera a recriminar su incapacidad u otras menudencias. Y Bernie iba y venía en los boxes repitiendo a cada instante: **"Esto es el colmo. A mí me involucran en todos los problemas".** Y luego agregaba: **"Ocurre que se retrasaron las pruebas de clasificación porque no culminaron a tiempo los trabajos de preparación del circuito, y me echan las culpas a mí".** Al mismo tiempo, se escucharon voces que le enrostraron sus desmedidas exigencias de dinero, y que ésta había sido una de las causas principales de todos los problemas, demoras y vacilaciones previas. Y fue entonces cuando Ecclestone, a voz en cuello, se permitió el lujo de comentar: **"¡Estos señores no tienen dignidad...!".** Debemos convenir que muchos de los que escucharon esta reflexión de labios de Bernie, se quedaron pasmados. No lo podían creer. **Porque provenía de alguien que no era el más indicado para juzgar a nadie.** Y seguimos contando...

El final Andretti-Lauda

Tanto en la largada como durante las primeras vueltas, se produjeron algunas cositas que fueron dejando muy calentito el clima general dentro de la pista y también en boxes. **El accidente de Vittorio Brambilla, en la partida; el otro que involucró a Brett Lunger, en el cuarto giro, y el "seguir de largo" de Reutemann, en la quinta ronda, sumaron lo suyo, con el agregado de una pésima partida de Niki Lauda que había logrado la "pole position"** en la clasificación, hicieron el resto para condimentar la ya picante polémica de Long Beach. Luego de cumplidas las 80 vueltas reglamentarias, el final que protagonizaron **Mario Andretti (Lotus 78 Cosworth) y Niki Lauda (Ferrari 312)** fue de película y sin lugar a dudas compensó con creces todos los aspectos desagradables que salpica-

Bernie Ecclestone recibe los reclamos de Niki Lauda, respecto de los semáforos en Long Beach '77.



Al "Tano" Vittorio Brambilla no le quedó nada por decir de Long Beach. Además se dio una flor de piña.



James Hunt. Sospechó de maniobras extra-deportivas, para que no puediera correr.



ron la competencia. **Menos de un segundo (773 milésimas de segundo, para ser más precisos), separaron al ítalo-norteamericano del austríaco.** Pero aclaremos que hubo un impacto previo: el que deparó un marcado bajón en el rendimiento del **Wolf-Ford de Jody Scheckter,** que fue puntero 76 vueltas de las 80 estipuladas; aflojó Jody y las cuatro últimas rondas lo vieron a Andretti liderando la prueba hasta la bandera a cuadros, con el acosamiento de Lauda. Jody Scheckter, con todo finalizó tercero a 4", delante de **Depailler (Tyrrell-Ford) de Fittipaldi (Copersucar-Ford) y de J. P. Jarier (ATS-Ford). Séptimo quedó James Hunt (Mc Laren Cosworth) a quien mencionamos porque más adelante comentaremos explosivas expresiones suyas respecto de un caso muy raro.**

Cada uno con su bronca

Cuentan aquellos que convivieron muy íntimamente los corrillos en los boxes, que cuando la competencia llegó a su término, y las formalidades protocolares del podio, y demás, culminaron definitivamente, los dimes y diretes estuvieron a la orden del día. Cada cual, según le fue en la feria —como se dice— **se despachó con sus respectivos "entripados",** y aquello fue como para alquilar balcones, o mejor dicho, para alquilar audífonos y no perderse ni una sola de las manifestaciones de quienes despotricaban de lo lindo.

El primer comentario los periodistas lo recogieron en el box de Vittorio Brambilla, que fue el primero en quedarse de a pie cuando el accidente de su Surtees TS19-Cosworth en los tramos de largada. El impetuso italiano comentó: **"En realidad me siento feliz de haber abandonado al comenzar la carrera. Porque ésto no es un circuito de carreras para F-1. Más bien parece una jaula de cemento. No alcanzo a explicarme qué hacen con los dólares. Tienen tantos, estos americanos, y no son capaces de hacer algo mejor que esto de Long Beach. Aquí todo resulta fabuloso... las playas, el clima y las señoritas que se ven por todas partes... Todo, claro está, menos el circuito".**

Por su parte en el "pit" de Lotus, el flamante vencedor, Mario Andretti, comentaba a **Colin Champan y a su equipo,** con marcado gesto de asombro por su parte y gestos de aprobación de quienes lo escuchaban: **"No entiendo nada. Lo que hizo Reutemann en la largada, me pareció una barbaridad. Cuando llegaba a la primera curva, no sé si no frenó o no le entraron los cambios, pero pensé que nos tiraba a todos fuera de la pista. Venía como un loco... No sé qué le habrá pasado, pero nos salvamos de milagro".**

Mientras explicaba detalles de esas 773 milésimas de diferencia que le sacó Andretti en la bandera a cuadros, dejándolo segundo, el austríaco Niki Lauda también hacía referencia a otro problema que los dejó muy preocupado. **"¿Quién entiende a estos organizadores? Porque y no consigo entenderlos de ninguna manera. Reconozco que mi largada fue mala. Pero tengo mis razones para justificarla. Logré la 'pole position' y sucedió que desde donde yo estaba esperando la luz verde, no se veía el semáforo de largada. Cómo puede ser que ocurran estas fallas tan elementales, cuando se trata de algo tan fundamental para una buena latgada del pelotón. Si yo, que estaba en primera línea y en la posición del mejor tiempo no alcanzaba a ver el semáforo... Todavía no me lo explico...**

Lo de Hunt fue insólito

Horas más tarde, y ya en su hotel, el británico James Hunt, del equipo Mc Laren, **estaba que volaba. Se quejaba a toda voz... "No tengo cómo probarlo, pero creo que hubo una especie de plan en mi contra".** Para acercar al lector al tema, digamos que unos días antes de la carrera, Hunt no se sintió bien y lo derivaron a un hospital para efectuarse un chequeo general. Le hicieron diversos análisis y cuando, al día siguiente, fue a buscar los resultados, se encontró con una novedad: **el médico le comunicó que padecía una infección virósica, muy seria, y que no estaba en condiciones de disputar la carrera.** Según James, decidió no hacerle caso al médico, y estuvo en los ensayos oficiales de pista. Pero había quedado preocupado. Fue así que el día sábado concurrió a otra clínica y se hizo un nuevo chequeo, para ver qué pasaba.

Y así explicó Hunt, el resto de los acontecimientos: **"Estaba muy nervioso en la largada. Pensaba más en los resultados del chequeo que en la carrera. Salí algo desconcentrado y me vi envuelto en el accidente de la primera curva. Por fortuna, después pude seguir y recuperando terreno terminé séptimo. Ni bien me bajé del auto, fui a la clínica a tengo los resultados de los análisis. Todo estaba perfectamente en orden. Y el médico no alcanzaba a comprender por qué los análisis primeros, hechos en otro establecimiento, habían dado resultados desfavorables. Pero yo sí, entendí qué había pasado. O por lo menos lo supongo, porque no tento pruebas: Los americanos prepararon todo para que ganara Andretti y los falsos análisis fueron una parte importante de esa trampa que me tendieron para que no corriera el Gran Premio...".**

Obviamente, nada se aclaró pero las sombras de sospechas echaron a rodar, y la duda quedó flotando en torno al Gran Premio de Long Beach de 1977 que ganara Mario Andretti. **Una carrera que muchos la recuerdan porque además de esto de Hunt trascendieron las versiones en contra del circuito, de la organización, del semáforo de largada, y también contra la dudosa forma de proceder del "mandamás" Bernie Ecclestone.**

Por Miguel Angel Merlo

NELSON PIQUET, triple corona



Parece que Nigel Mansell no se despoja de ciertos traumas procedentes de la ansiedad. Cometió algunos yerros técnicos y fue víctima del material en otros casos.

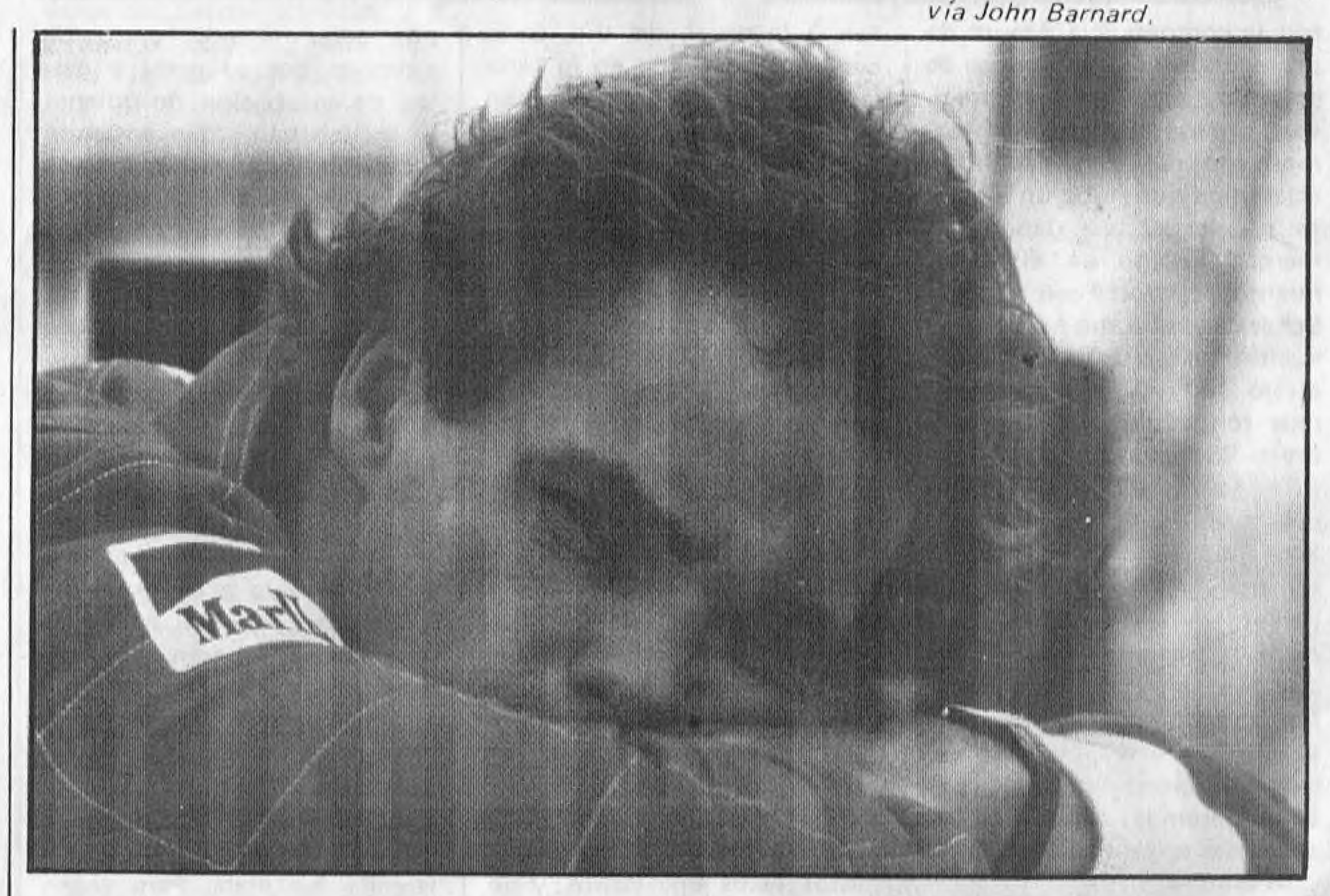
En una temporada de tono infernal la Williams-Honda mató sin atenuantes. En un ámbito intrigante, el brasileño venció a su compañero Nigel Mansell, y se puso al lado de Brabham, Stewart y Lauda.

Pocas veces se ha visto en la F-1 un campeonato mundial tan cargado de irritaciones personales como el de 1987. El torneo de pilotos que ha terminado en Australia también sirve como triste documento de que ya no sobreviven (casi) aquellas frágiles porciones de "honradez deportiva" que podíamos recoger todavía en la década de los años 70.

Yo me limitaré a un modesto vuelo de pájaro que arranca en 1976 que es cuando viajé a Sudáfrica por primera vez. No importa que luego realizara otras seis visitas a ese territorio, incluida la del '82, que marcó el último acceso a un podio para Carlos Reutemann.

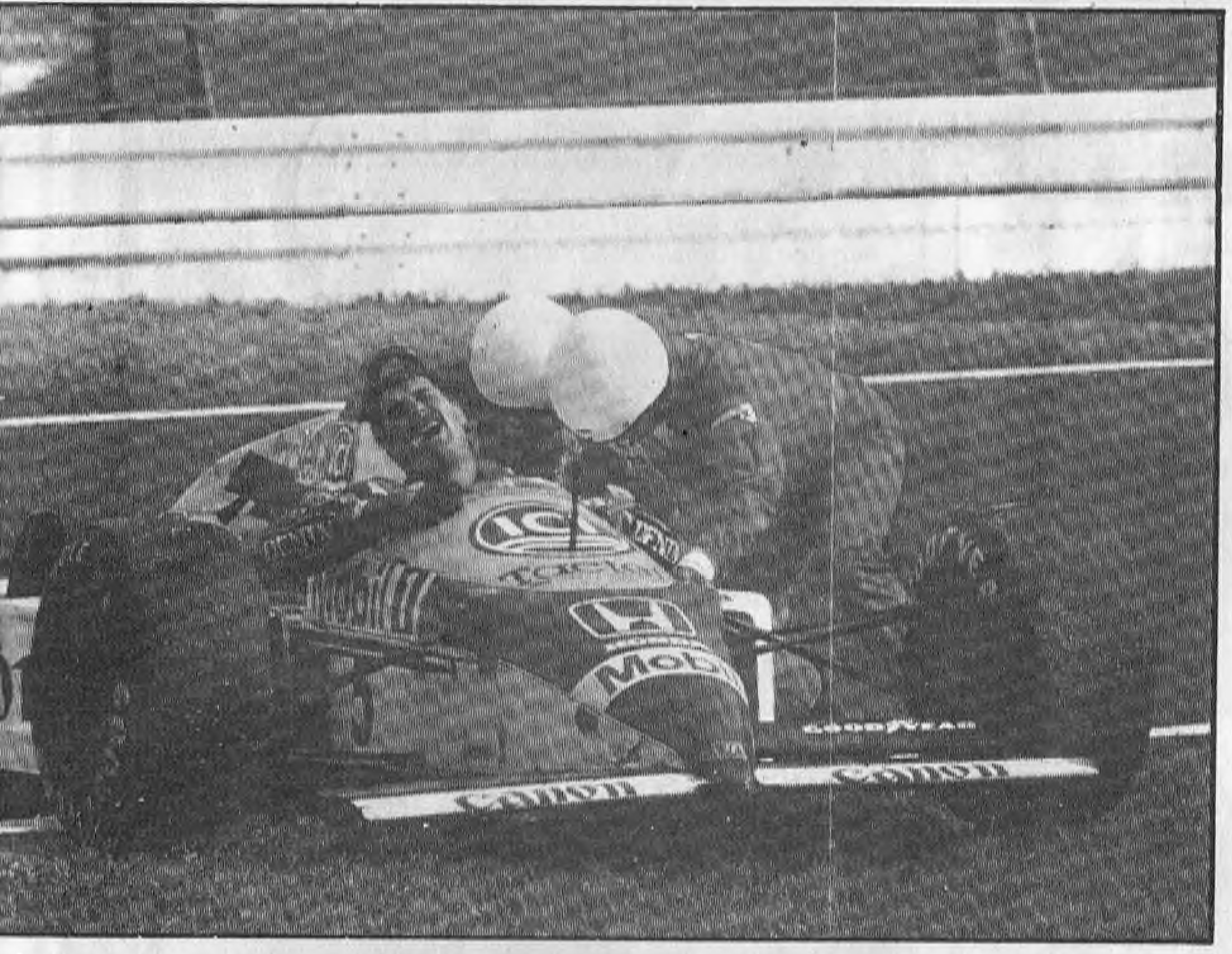
Justamente en aquella temporada mundial se produjo en el Nürburgring el catastrófico accidente que le cambió la fisonomía a Niki Lauda por acción del fuego. Bueno será recordar que por la solidaridad conjunta de varios compañeros que abandonaron los coches, el piloto austríaco fue rescatado de las llamas y salvó la vida. Sin embargo Lauda no exteriorizó nunca su gratitud, en tiempo y forma, hacia los salvadores.

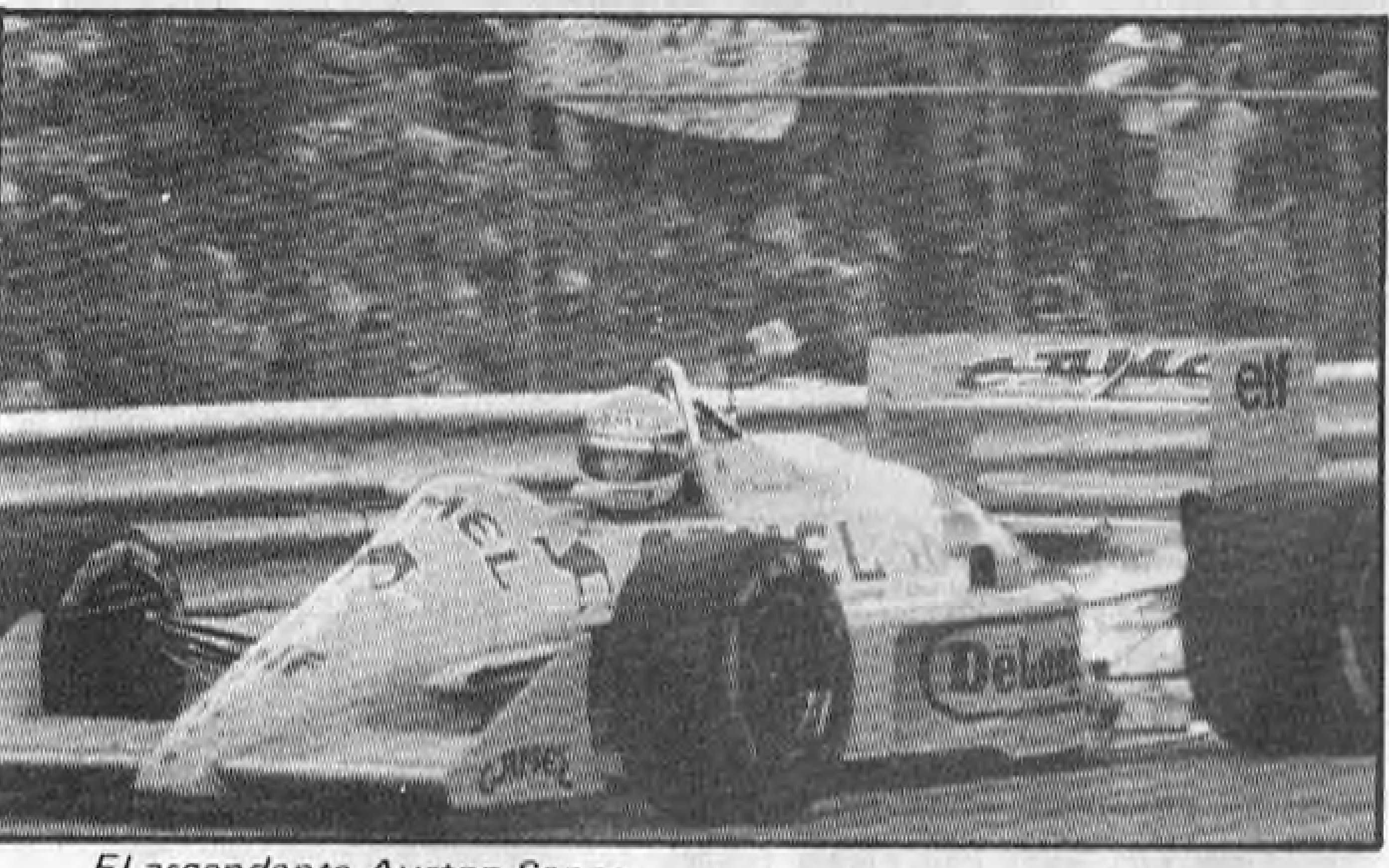
Gerhard Berger iluminó el invierno de los italianos con los triunfos logrados en Japón y Australia. Queda una ventana abierta a la esperanza, vía John Barnard.



A mi juicio esa insensibilidad ética de Niki Lauda disminuyó el valor altísimo que registró como piloto. No me deslumbra la hazaña de reaparecer seis semanas más tarde, con la cara desfigurada y las llagas molestas, a cumplir en Monza con su obligación de trabajo. Ni me satisface tampoco que en 1984 la suerte premiara un retorno muy calculado en razones económicas, dándole un nuevo campeonato mediante el medio punto sobre Alain Prost.

Pienso que la vacía dureza profesional de Niki Lauda sirvió para ser tomado como ejemplo de los futuros profesionales del volante dorado, que es la meta alucinante que enloquece a los postulantes de la Fórmula 1. De a poco, los equipos, especialmente los ingleses, fijaron un estilo deshumanizado para domesticar a sus contratados. De la disciplina deportiva se saltó a un exagerado sistema represivo, con aires de obediencia absoluta y no reversible.





El ascendente Ayrton Senna pasa a la butaca de Mc Laren que recibirá motor Honda en 1988. Hay expectación por las relaciones futuras con el bicampeón francés Alain Prost

Oh, la mente ganadora

¿Se acuerdan ustedes del campeonato mundial de 1976? Lo ganó James Hunt en el Japón bajo un diluvio, llegando en tercer lugar, una vez que Niki Lauda se retiró por prudencia y Mario Andretti se adjudicó dicho Gran Premio. Hunt no sabía quién era ni cómo había quedado en el campeonato. Cuando paró el auto y conoció que era campeón mundial le vino un ataque de furor y casi destroza a su mecánico Tom Tyler por no haberlo mantenido informado durante la competencia. Les cuento: desde ese 24 de octubre hasta el 28 que aterrizó en el aeropuerto de Heathrow, se convirtió en un pesado odre de alcohol, que llegó a destino gracias al periodista Y. Eoin que narró la historia ésta.

Bien. En 1977 Niki Lauda estremeció a los italianos porque junto con su coronación personal derrotó a Lotus en favor de Ferrari, aunque a mitad de camino ya había firmado furtivamente para Bernie Ecclestone, sentándose al año siguiente en la Brabham. En 1979 amaneció con dolor de barriga en Montreal y lo dejó plantado al pequeño patrón Bernie. He sido yo, por casualidad, quien informó a Ricardo Zunino, al descender del subterráneo, que lo estaban esperando para clasificar en dicho Gran Premio de Canadá. Fue el sábado 29 de setiembre. Ricardo subió al Brabham con ropa y botitas prestadas. Al día siguiente terminó séptimo y John Watson le birló el que pudo ser su primer punto para el campeonato.

Los años siguientes fueron matizándose de miserias, pequeñas o mayores, que han ido endureciendo el tejido profesional de la F-1. Hemos visto morir a Ronnie Peterson en Monza, notoriamente acribillado por el desdén de Colin Chapman. Perdimos a Patrick Depailler en Hockenheim, por culpa del desamparo total del Alfa Romeo. Nos tocó presenciar la tragedia que se llevó a Gilles Villeneuve, en Zolder, debido a un sórdida disputa egolátrica con Didier Pironi, atizada desde adentro del equipo y sostenida por cierta prédica cuyo negocio no vacila ante ningún escrúpulo moral que lo perjudique.

Caín frente a Abel

La referencia a la Biblia no es caprichosa. Un equipo es la formalización de un pacto en-



tre personas para llegar a un fin determinado. En la Fórmula 1 dicho fin es ganar el campeonato. Se supone que dichas personas tendrán uso de los medios técnicos y que funcionarán en un clima de honrada solidaridad. Y de amor al prójimo, tu hermano.

En 1981 Frank Williams colocó al aire libre un método desprovisto de honradez profesional. Dije y escribí entonces que el privilegio acordado a Alan Jones era ajustado a derecho, en 1980. Al año siguiente la fragilidad espiritual de Frank desprotegió a Carlos Reutemann de un sustento técnico equivalente al de Alan Jones. Dicha conducta irregular con su pupilo argentino terminó regalándose a Nelson Piquet —de la Brabham— un título mundial, al precio de un solo punto.

¿Qué hemos presenciado en 1987? Un parque tecnológico excedido en los costos, y una completa dominación del mercado en cuanto a la comercialización de todos los circuitos del mundo.

La faz competitiva quedó monopolizada por Frank Williams, a cuyo chasis se acomodó el motor de 6 cilindros con 1.500 centímetros cúbicos. Este aparato supercomputarizado para entregar potencia (casi 600 HP por litro), en una gama muy estudiada por el régimen de velocidad del pistón, recibió a mitad de temporada la solución para el consumo de combustible. Luego de dominar diez carreras netas, marcar cuatro dobles (hizo el 1-2), promediar 8,5 puntos por cada gran premio, clasificó a sus pilotos: 1) N. Piquet, 73 puntos, 2) N. Mansell, 61 puntos.

Detrás con enorme esfuerzo llegaron Mc Laren, Lotus y Ferrari. Los de Maranello con un futuro 1988 luminoso, si el globito no se pincha. En lo meramente humano Senna, Prost, Berger y Johansson tienen crédito. Referido a compartir el techo del equipo, Williams repitió la historia de Caín eliminando a Abel, su hermano. ¿Sin poder impedirlo?

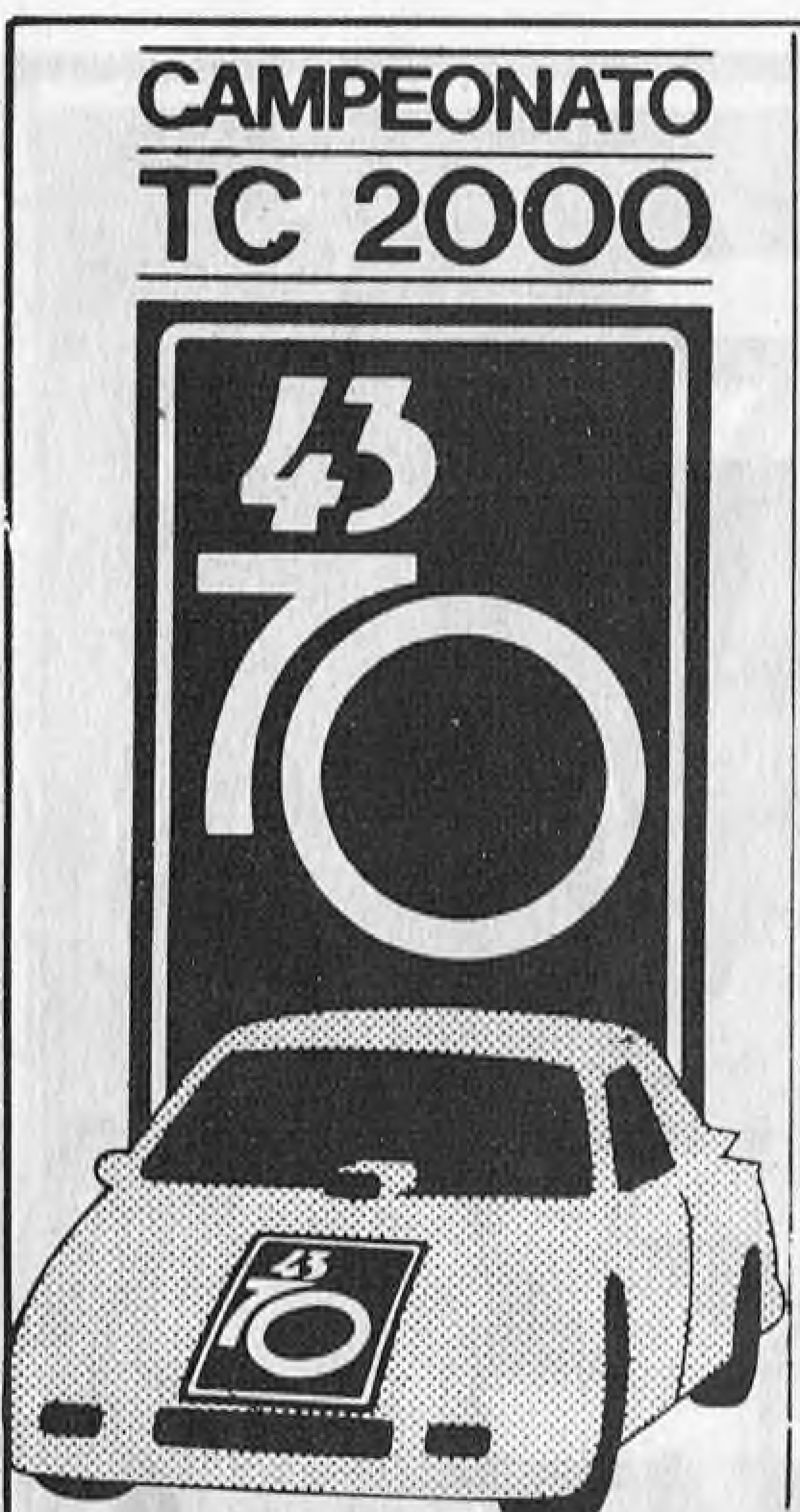
Cumplió su primer año el Museo Juan M. Fangio

Balcarce vivió el sábado 21, una instancia muy emotiva que alteró el ritmo de su vida provinciana. El Museo Juan Manuel Fangio celebró su primer año de vida y allí no faltó nadie. Ese templo del automovilismo exhibía sus mejores galas, con la flamante pieza que se había sumado a la muestra histórica. Nos referimos a la famosa "Flecha de Plata", la unidad Mercedes Benz con la que Juan Manuel logró el título de campeón en 1954. Todo comenzó el viernes con una cena para un grupo de amigos en la propia casa del "quíntuple", y el sábado, tras la ceremonia de descubrir la Flecha de Plata, la fiesta se prolongó en el autódromo de Balcarce, bajo una carpa que cobijó mesas tendidas para 1.500 personas, y una fabulosa paella que despertó la admiración de todos mientras se estaba preparando —un verdadero espectáculo gastronómico— y luego cosechó las más calurosas expresiones una vez ingerida y bien rociada. El tiempo se asoció plenamente a los festejos y aportó lo mejor de su color, de su cielo y de sus campos, como para que la celebración tuviera el marco condigno. Como cierre de los actos, el domingo 22, en la estancia La Peregrina, de Juan Manuel Bordeu, se ofreció una Fiesta Criolla, en otra jornada brillante. Fue como para recordarlo largo tiempo. Y porque, además, estuvo Luigi Villoresi entre los invitados de lujo.



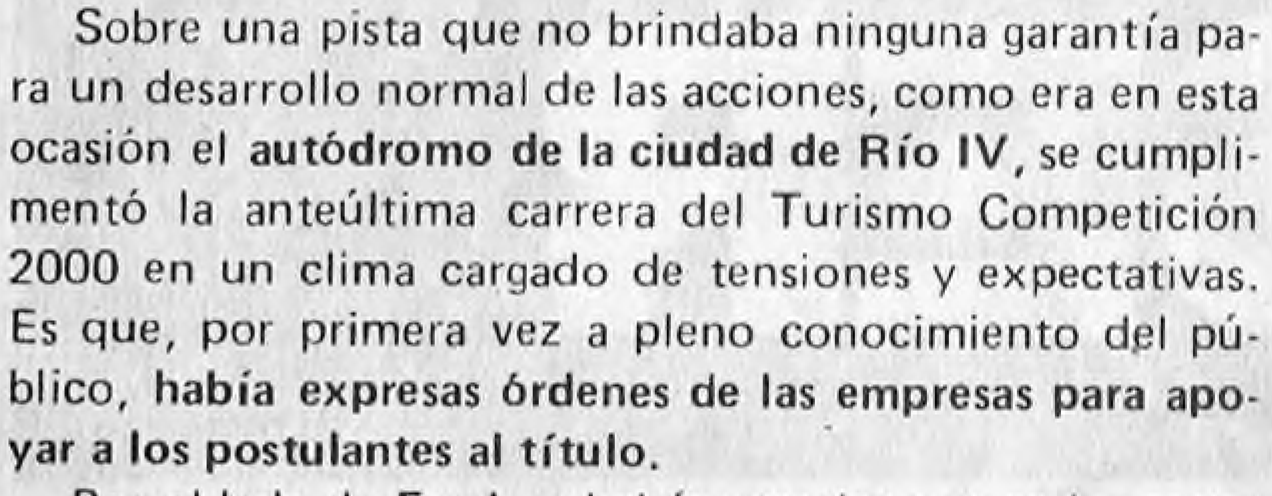
Envidiable regularidad mantuvo Nelson Piquet ya que sus once clasificaciones legales estuvieron dentro del podio. En el año 1988 manejará en Lotus.

CAMPEONATO FORMULA 1 1987	BRASIL 12/4	ITALIA 3/5	BELGICA 17/5	MONACO 31/5	EE.UU. 21/6	FRANCIA 5/7	GRAN BRETAÑA 12/7	ALEMANIA 26/7	HUNGRIA 9/8	AUSTRIA 16/8	ITALIA 6/9	PORTUGAL 20/9	ESPAÑA 27/9	MEXICO 18/10	JAPON 1/11	AUSTRALIA 15/11	PUNTOS	POSICION
N. PIQUET	6	–	–	6	6	6	6	9	9	6	9	4	3	6	–	–	73	1
N. MANSELL	1	9	–	–	2	9	9	–	–	9	4	–	9	9	–	–	61	2
A. SENNA	–	6	–	9	9	3	4	4	6	2	6	–	2	–	6	–	57	3
A. PROST	9	–	9	–	4	4	–	–	4	1	–	9	6	–	–	–	46	4
G. BERGER	3	–	–	3	3	–	–	–	–	–	3	6	–	–	9	9	36	5
S. JOHANSSON	4	3	6	–	–	–	–	6	–	–	1	2	4	–	4	–	30	6
M. ALBORETO	–	4	–	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	6	17	7
T. BOUTSEN	2	–	–	–	–	–	–	–	3	3	2	–	–	–	2	4	16	8
T. FABI	–	–	–	–	–	2	1	–	–	4	–	3	–	2	–	–	12	9
E. CHEEVER	–	–	3	–	1	–	–	–	–	–	–	1	–	3	–	–	8	10
J. PALMER	–	–	–	2	–	–	–	2	–	–	–	–	–	–	–	3	7	11
S. NAKAJIMA	–	1	2	–	–	–	3	–	–	–	–	–	–	–	1	–	7	11
R. PATRESE	–	–	–	–	–	–	–	–	2	–	–	–	–	4	–	–	6	13
A. DE CESARIS	–	–	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4	14
P. STREIFF	–	–	–	–	–	1	–	3	–	–	–	–	–	–	–	–	4	14
D. WARWICK	–	–	–	–	–	–	2	–	1	–	–	–	–	–	–	–	3	16
P. ALLIOT	–	–	–	–	–	–	–	1	–	–	–	–	1	1	–	–	3	16
M. BRUNDLE	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	18
Y. DALMAS	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	2	18
R. ARNOUX	–	–	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	20
I. CAPELLI	–	–	–	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	20
R. MORENO	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	1	20



Por Alberto Blanco Carreras

Traverso, un flac
que es todo "fue



Sobre una pista que no brindaba ninguna garantía para un desarrollo normal de las acciones, como era en esta ocasión el **autódromo de la ciudad de Río IV**, se cumplimentó la anteúltima carrera del Turismo Competición 2000 en un clima cargado de tensiones y expectativas. Es que, por primera vez a pleno conocimiento del público, **había expresas órdenes de las empresas para apoyar a los postulantes al título.**

Por el lado de **Ford**, se había resuelto que todos aquellos en condiciones de hacerlo, fundamentalmente el equipo de **Roberto del Campo con Luis Rubén Di Palma y Esteban Fernandino** como pilotos, debían apoyar el trabajo en pista de **Ernesto Bessone** en procura de afianzar su chance al título. Sólo Herceg resolvió que Gayraud no acataría esa orden y correría para su propia chance, lo que causó profundo disgusto en las huestes del óvalo.;

En cuanto a las huestes de **Renault**, más nutridas y con posibilidades, lo mismo se había resuelto en favor de **Traverso.** Fue así que **Oltra, López, Der Ohanessian, Raies, Soto y Zuain,** salieron a competir con la expresa orden de dar paso libre a Traverso si éste lo precisaba, igual que lo decidido por los de Ford en el caso de Bessone, aunque en evidente minoría este último caso.

Para aumentar la tensión, el viernes llovió "para el campeonato", impidiendo la realización de los ensayos oficiales, que debieron trasladarse para el sábado por la mañana y la clasificación por la tarde. En esta sesión el panorama fue "infernal". Todos se jugaron y el más veloz fue Traverso, seguido por el "rebelde" Gayraud y el postulante Bessone.

Largada la competencia, el flaco de Ramallo partió como una saeta en punta, seguido por Oltra, Gayraud, López, Der Ohanessian, Raies, Fortunato y Bessone. Este había partido "como un duque", evitando roces y pensando en el estado de la pista, en las 30 vueltas de la carrera y en cuidar las gomas. La táctica de Bessone estaba fundamentada, ya que lógico era pensar en un des-



carte de varios rivales en el desarrollo de una carrera que debía ser extenuante.

Los primeros giros fueron confirmando el juego de equipo por el lado de Renault, mientras Bessone tras superar a Fortunato y Raies, salió en busca de quienes le precedían. A todo esto, Soto, que en la primera ronda se había ido fuera de pista, recuperaba "como los bomberos", y lo mismo acontecía con Di Palma y Fernandino, que tiraban para adelante con todo.

Y cuando se habían cumplido 4 giros, la sorpresa: Bessone que abandona en la zona de mixtos opuesta a los ¿Qué pasó? Una nimiedad. La rosca del filtro de aceite y una manguera del óleo, suelta, que lo dejaron sin ninguna chance.

De allí en más se clarificó el panorama para Traverso y Oltra, que venía a ser el convidado de piedra; quedaba como "reserva" por las dudas, dado que tercero en el campeonato, ante cualquier eventualidad podía sacar las castañas del fuego para la gente de Renault. Entretanto **Fortunato se convertía en la vedette de la carrera hasta que los frenos lo traicionaron, motivando su abandono.** Fue así que Gayraud vislumbró su posibilidad y se fue en busca de los dos punteros, llegando fugazmente a quebrar la línea de marcha de Oltra.







Pero éste se recompuso enseguida (las Fuego son más veloces en los rectilíneos, y Río IV tiene una recta principal de 1.100 metros), mientras los celosos (cancerbe que eran López y Der Ohanessian se alternaban en el cuarto lugar, hasta que el motor de Gustavo dijo basta.

A todo esto, Soto había avanzado a la sexta posición, **pero el lote de punteros tuvo la desgracia de toparse con el obstáculo móvil que era Rivelli y su cupé naranja. Traverso, Oltra, Gayraud y López pasaron, al igual que Raies, pero Soto se lo encontró en la cuerda. Frenó, mas no pudo evitar que Di Palma lo embistiera de atrás y allí se terminó la cerrera para los dos, al igual que para Raies que abandonó con amortiguador roto.**

Desde ese momento nada más inquietó a Traverso. El amago final de Oltra fue más efectista que efectivo (no conviene perder los "fierrros oficiales para 1988), mientras Gayraud llegó **con la rueda trasera derecha en llanta** —producto de piedras, pozos y demás yerbas existentes en el trazado— y López fue cuarto con el **último hálito de su motor,** escoltado por un ascendente **Juan Ramón Machado,** a bordo de prolija cupé Fuego.

Desafectan el autódromo de la ciudad de Río IV

Luego de la jornada de TC-2000, FRA y F2N que se llevaron a cabo el 15/11/87, en el autódromo de la Ciudad de Río Cuarto, llovieron las críticas en todo sentido por parte de los participantes y concurrentes. El deficiente estado del piso ocasionó innumerables perjuicios a los autos (fuera de pista, roturas de suspensiones y sinfín de pinchaduras). Las autoridades competentes decidieron tomar cartas en el asunto y dispusieron que el citado escenario quedara desafectado para la actividad automovilística nacional. Por lo tanto no podrán realizarse competencias oficiales por los distintos campeonatos nacionales hasta tanto no se superen todos esos inconvenientes en la pista cordobesa.

Suspensión para Oscar Rivelli

Una suspensión provisional aplicó la Comisión Deportiva Automovilística al piloto de TC-2000 Oscar Rivelli, por la conducción peligrosa de que hizo gala durante la competencia en el escenario de Río Cuarto, debido a lo cual se produjeron inconvenientes que motivaron los abandonos de Ernesto Soto y Luis Rubén Di Palma. La sanción por el momento y hasta que se confirme definitivamente, será de 30 días.

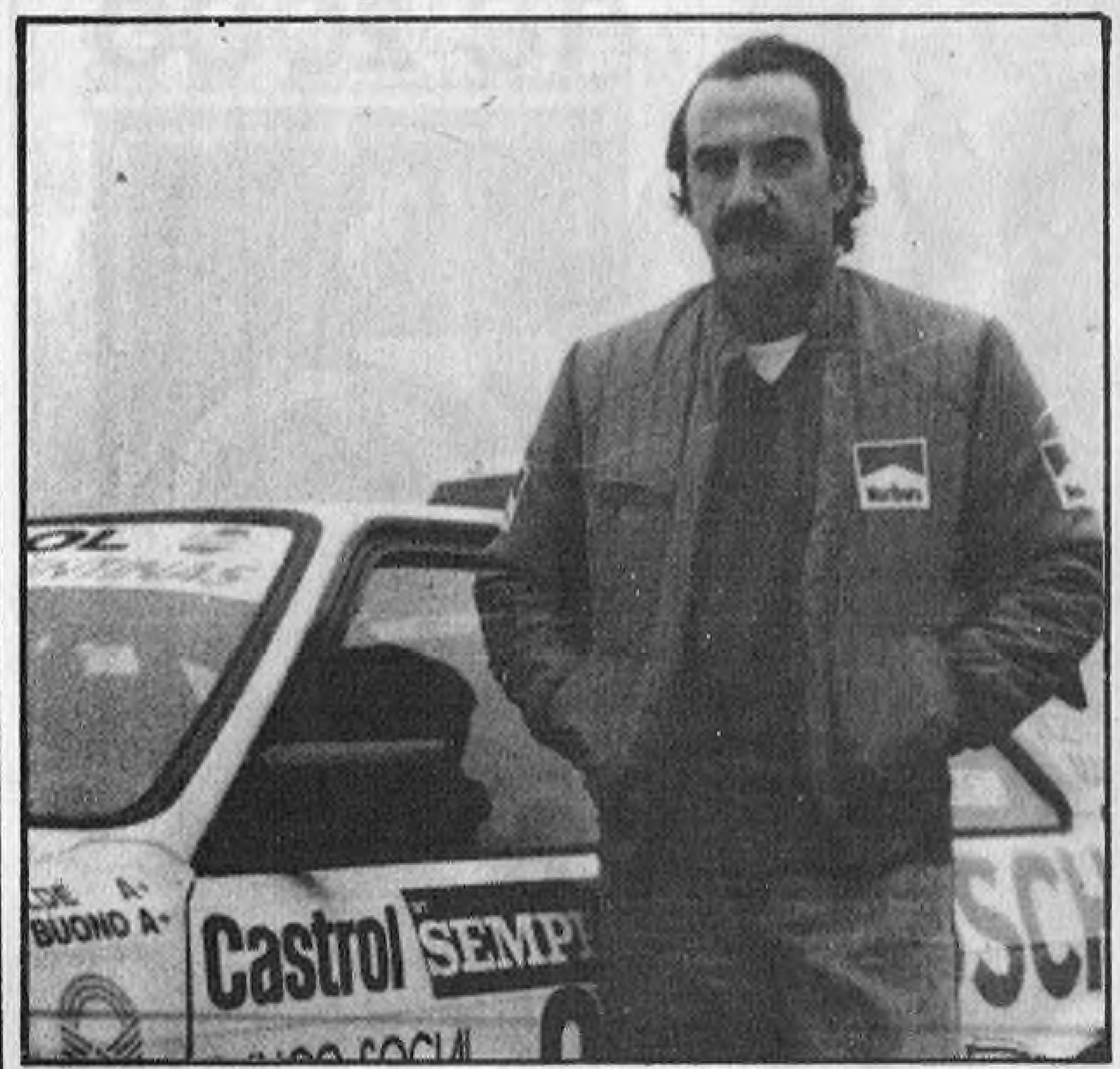
Definición, el 13 en Buenos Aires

El campeonato de TC-2000 que en estos momentos está reñido como pocas veces haya ocurrido, tendrá su definición el domingo 13 de diciembre, en el autódromo municipal de la Ciudad de Buenos Aires. El puntaje entrega diferencias muy ajustadas, con Juan María Traverso 118 puntos, seguido a muerte por "Tito" Bessone con 115 y Silvio Oltra 102 unidades. Entre estos tres candidatos habrá que buscar al campeón de TC-2000. Y la final va a ser para alquilar balcones puesto que ya se sabe que las dos marcas, cada una por su lado, han dispuesto que se brinde el mayor apoyo posible a los postulantes al título para su consagración. En ese sentido, aparentemente, Renault tiene dos para tirar juntos (Traverso y Oltra) mientras que Ford cuenta con Bessone. Pero los que pueden prestarle ayuda son varios, llegado el caso.



Por Alfredo Parga

Kankkunen, tan primero como Recalde



Jorge Raúl Recalde está escribiendo una excepcional página!

Impresionante remate del año. Juna Kankkunen, renovado campeón mundial de la especialidad. Jorge Recalde, ganador asombroso. Lancia —también de nuevo— como marca ganadora, afrontando esta especialidad que se propone seguir incentivando su trabajo con los "prime" especiales de inauguración, que atraen multitudes. En una de esas, en la Argentina 88. . .

Agotándose octubre, tuvo lugar el Rally de los Faraones, prueba que se desarrolló por suelo egipcio y que no tuvo nada de gratuito. Se accidentó nuestro conocido Shekhar Mehta, cuando su Peugeot 205 escapó del camino, para terminar destrozado.

El piloto, además de una fractura en la zona lumbar que le afectaba el movimiento de los miembros inferiores, padecía problemas respiratorios por contusiones pulmonares más el hundimiento de la caja torácica... En la cama vecina, los doctores Petitjean y Saillan, responsables del quirófano principal del grupo hospitalario La Pittie-Salpetriere, de París, procuraban alivio al navegante de Mehta, el británico Mike Dougherty, con fractura de vértebra lumbar.

Ganó Ari Vatanen (Peugeot 205 Turbo 16) en autos y el famoso italiano Alessandro de Petri (Cagiva) en motos. ¿Qué había atrás de este inocente rally? Nada menos que sendas pruebas de Peugeot y Cagiva apuntando al próximo París-Dakar que se correrá del 1 al 23 de enero de 1988.

Después, vino el Rally del Himalaya —¿en qué parte del mundo no se corre hoy rally?—, sobre 3000 km. Prevaleció la pareja japonesa-australiana formada por Kenjiro Shinozuka y Fred Gocentas, los que con un Mitsubishi Starion emplearon en los tramos de velocidad pura, 5h 47' 45''.

Después, el Rally Semperit, por el campeonato europeo. Con 12 pruebas de velocidad el primer día y otras tantas el segundo, combinando piso de tierra y asfalto. El candidato a la victoria era el famoso Franz Wittmann (Lancia Delta HF 4WD), nada menos. Los críticos europeos sentenciaron que lo de Recalde fue "una sorpresa histórica". Recalde pasaba a ser el primer piloto argentino ganador de este duro rally, distinciones que el cordobés suma a otros lauros que conviene recapitular: el primer sudamericano en ganar un tramo de velocidad pura y una etapa, en competencias por el campeonato del mundo, por ejemplo.

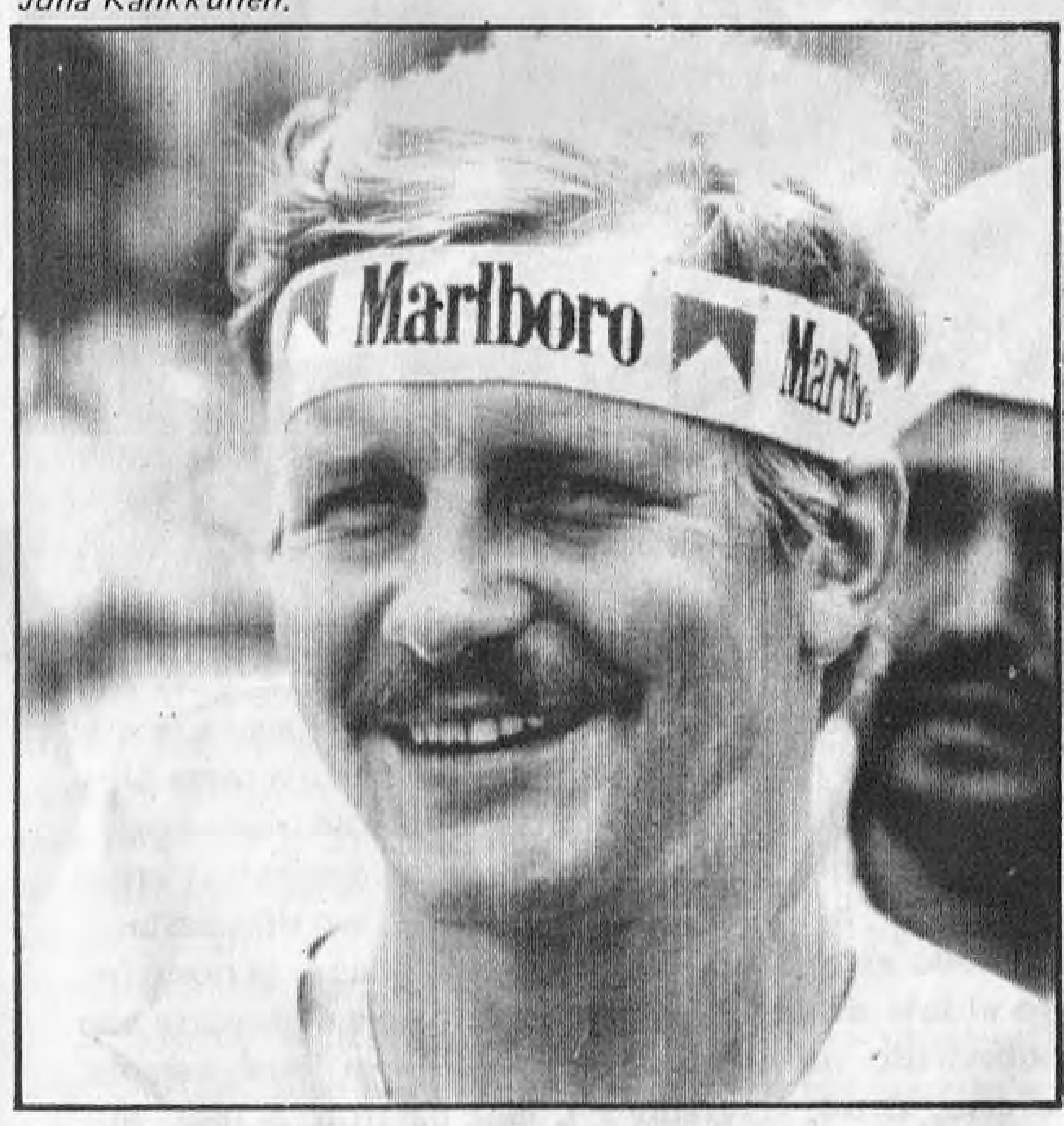
¿Sabe otra cosa? Fue tan inopinado el triunfo de Recalde, que los organizadores se encontraron con la obligación de contratar un taxímetro para hacer 120 kilómetros hasta Viena y conseguir el disco con el himno argentino, que saludó la victoria de los dos Jorge: Recalde y Del Buono.

"Fue muy emocionante escuchar el himno en la rampa de Waidhofen —cuenta Recalde—, un momento donde uno tiene delante de sí, mentalmente, a toda la gente que con su ayuda hace posible esta cruzada en Europa".

Recalde consiguió que su Audi 90, calzando cubiertas Michelin M4, en la tierra, lo ayudará a construir una performance sensacional, totalizando 2h 36' 20", aventajando a Rudolf Stohl (otro Audi 90) por 1' 7" y a Ernst Harrach (Audi 200) por 2' 16".

Esta conquista en suelo austríaco, inmediatamente les abrió otra puerta a los argentinos: sendas invitaciones para correr en Italia el Rally de Monza y el Memorial Bettega, en Bolonia.

El renovado campeón del mundo, en rally: Juha Kankkunen.



Y esto otro, más importante todavía: ésta es una representación que en punto a respeto y conducta, no tiene igual. Dos excepcionales embajadores que llevan al tope la representación de la Argentina. ¡Fuerte ese aplauso!

KANKKUNEN, OTRA VEZ

Kankkunen y Alen fueron al Rally del RAC (Royal Automobile Club), de Gran Bretaña, a definir el título de este año. La competencia, 48 pruebas especiales y 4 días de carrera, por caminos muchas veces pantanosos, con la niebla por añadidura y cientos de trampas aguardando a los corredores, apenas duró 5 tramos de velocidad.

Alen volcó en la sexta prueba de velocidad y Kankkunen escapó. Alen tuvo otros dos despistes, cuando aceleró más de lo conveniente, buscando descontar. Con ello quedó a más de 11'


Ari Vatanen, ganador del Rally de los Faraones, con un peugeot que disimuló un test mirando a la París-Dakar. Al fondo, las pirámides, horrorizadas...

de Kankkunen que a su vez, el último día de carrera —el miércoles 25 de noviembre— se limitó a llevar su auto, sin forzarlo. No ganando ningún tramo de velocidad, pero asegurándose los 20 puntos como para seguir siendo campeón un año más...

A las pruebas me remito. Ericsson ganó el "prime" 39, Alen el 40 y Eklund el 41. Kankkunen en un segundo plano, fiscalizó todo, siempre. A la hora de contabilizarlo todo, Kankkunen fue escoltado, de lejos, por Per Eklund (Audi Qusttro) y Stig Blomqvist (Ford Sierra Cosworth).

De Rally seguiremos hablando en la próxima entrega

NUMERO FINALES

MUNDIAL DE PILOTOS

1) J. Kankkunen (Finlandia)	100
2) M. Biasion (Italia)	94
3) M. Alen (Finlandia)	86
4) K. Eriksson (Suecia) (Primero Copa FIA 2 ruedas motrices)	69
5) J. Ragnotti (Francia) (Segundo Copa FIA 2 ruedas motrices)	51
6) E. Weber (Alemania Federal) (Tercero Copa FIA 2 ruedas motrices)	44
7) P. Eklund (Suecia)	40
8) H. Mikkola (Finlandia)	32
9) JORGE RECALDE (Argentina)	30
9) S. Blomqvist (Suecia) (Cuarto Copa FIA 2 ruedas motrices)	30

MUNDIAL DE MARCAS

1) Lancia Martini	140
2) Audi	91
3) Renault	71
4) Volkswagen	63
5) Ford	59
6) Mazda	52
7) Toyota	22
8) BMW	20
9) Opel	14
10) Subaru	11



La cosa fue así. Un periodista de cada país. Cuando el señor Livio Verona (Juventus S.A.) representante de Alfa Romeo en la Argentina, me informó que yo había sido elegido, me sentí orgulloso de la designación. Recompensado de muchos afanes. Y deseoso de abordar el avión y volar a Milán para presenciar.

El lanzamiento del "164"

¡El Trébol más fresco!

Ni en sueños pretendía yo asumir la representación del periodismo nacional. En todo caso, la inquietud de la casa italiana Alfa Romeo procuraba tener una palabra de cada país en el mundo, que se uniera a las 450 palabras que aportaba Italia en ocasión de la presentación en sociedad, del 164, el flamante modelo de la marca del trébol verde.

Y allá fui. En representación del Uruguay, viajó conmigo Fernando Parrado. El sobreviviente de los Andes. El que acompañó mucho tiempo a Carlos Reutemann, en Europa. El que hasta sirvió de base al equipo que tenía en Breard y Zampa, las cabezas visibles de una embajada argentina que se cansó de ganar y ganar en Europa, corriendo Turismo.

Todo un viaje cuidadosamente planeado por Alfa Romeo. Para hacerlo todo más tolerable, vuelo a Frankfurt y de allí —vía Alitalia— a Milán. Alojamiento en el imponente hotel Brun. Y una cena en la que compartí momentos con Franco Lini, Césare Mannochia y el ingeniero Enrico Benzig, con los que viví muchos momentos de 5 años largos que pasé con Reutemann en la Fórmula 1.

Al día siguiente, sobre un diagrama perfecto, viaje al centro Milanofiori, para escuchar, atentamente, la conferencia del administrador-delegado de la Fiat-Auto, ingeniero Vittorio Ghidella, una personalidad encantadora, que tuvo para todos, por separado, un minuto para atender. Y que en una exposición general de dos horas de duración, proporcionó todos los datos del nacimiento de la nueva criatura. Que —recuérdelo— "los autos tienen vida", como bien sostiene Fangio.

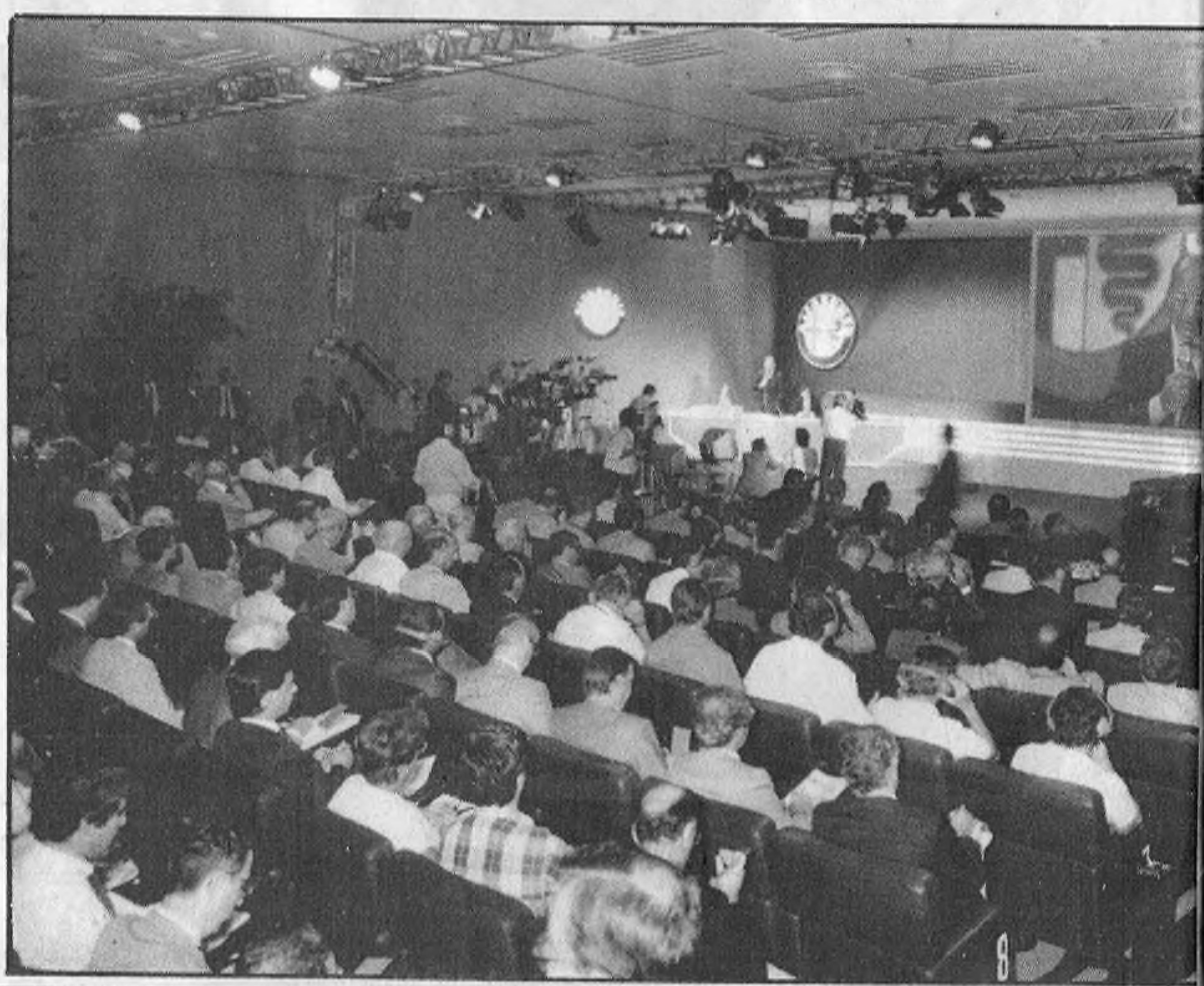
Ghidella fue bien preciso. "Hemos actualizado la planta de Arese. El 164 busca fabricar 65.000 unidades en 1988. Exportar el 50 por ciento de esa cantidad. En 1989 comercializarse en Norteamérica, procurando conseguir ese año, la colocación de 60.000 unidades en el mundo del automóvil. ¿Pérdidas? Bajo ningún punto de vista. El ejercicio está saneado desde el mismo arranque. Este año, a la par. Equilibradas las entradas y las salidas. El margen de ganancia comenzará a ser concretado el próximo año".

Después, otras dos horas de preguntas de todo tipo. Hasta incisivas, ríspidas y agresivas. El ingeniero Ghidella —un excepcional piloto de tormentas— negoció perfectamente bien el momento. Al día siguiente vendría lo mejor: la prueba del 164.

El imponente dibujo del 164 marca su nivel.

Con la tradicional generosidad latina, los periodistas dispusimos al día siguiente, de todo el tiempo y la cantidad de vehículos necesarios como para que todos pudiéramos vibrar con el flamante modelo, Lo manejé por mi cuenta. También tuve el acompañamiento de ex-pilotos de legendaria fama. Le doy un nombre: Giancarlo Baghetti.

¿Qué me gustó más? Fundamentalmente, el continente del nuevo auto. Es un cocha fino, excepcionalmente terminado, con una performance que colma las aspiraciones del más exigente usuario. Con muy bajo consumo. Con notable confort interior. Con un brillante coeficiente de penetración. En tren de pedir que algo



Allí estuvo COCHE A LA VISTA. Unica de la Argentina!





El ingeniero Ghidella frente a la joya.



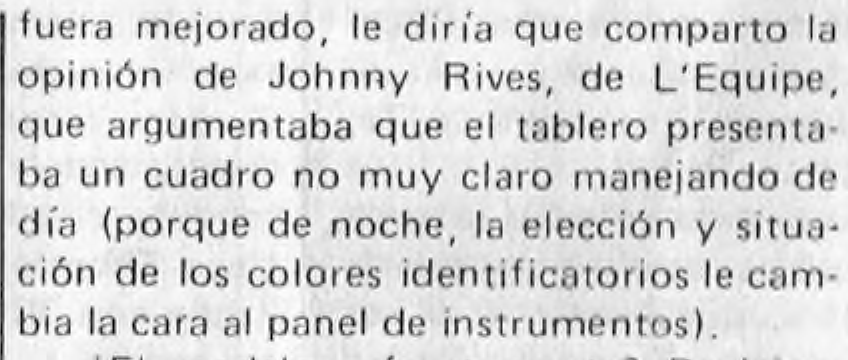
fuera mejorado, le diría que comparto la opinión de Johnny Rives, de L'Equipe, que argumentaba que el tablero presentaba un cuadro no muy claro manejando de día (porque de noche, la elección y situación de los colores identificatorios le cambia la cara al panel de instrumentos).

¿El modelo más atrayente? De lejos, el turbo. Es sensacional la respuesta en la "autostrada", para dejar atrás —sin sentirlo ni padecerlo— el muro de los 200 kph. Y la tenida anima a encarar toda clase de piso.

Después, como cuadra a la mejor tradición italiana, mucha comida, la mejor bebida, más pruebas para los que queríamos continuar gustando de la nueva maravilla automotriz que acababa de hacer impacto en el Salón de Frankfurt. Y siempre, permanentemente, la amable compañía de Enza Cattaneo y todo su equipo colaboradores de prensa, que hicieron un culto de la relación. Y un puente de plata tendieron para que todos nos sintiéramos en casa.

Le digo que había visto, desde otro ángulo, un "nuevo milagro en Milán". Pero esta vez, sin escobas haciendo cortejo en la "Piazza del Duomo". Porque esta vez, el símbolo del milagro venía a ser el 164. Un auto pensado para el siglo XXI. Doy fe.

Por Alfredo Parga



CLUB ARGENTINO DE PILOTOS

Por Alberto Blanco Carreras

Redolfi se coronó campeón en Datsun

El petit autódromo de la ciudad de Santa Rosa, fue escenario para una atrayente competencia que convocó a las dos divisionales del Club Argentino de Pilotos: los Datsun 280ZX y los Nissan 300ZX. Ante la proximidad de la conclusión de los campeonatos respectivos, existía marcada expectativa por observar el desenvolvimiento de los duelos: Redolfi–Musso en los Datsun y López–Pisandelli en los Nissan.

Máxime ante lo acontecido en los últimos enfrentamientos, donde Musso y Pisandelli habían descontado ventajas de sus rivales a pasos agigantados, dando la impresión de poder alcanzarlos en las postrimerías de los respectivos campeonatos, otorgándole así una marcada emotividad a cada uno de estos encuentros.

En rigor de verdad, los asistentes a la carrera de Santa Rosa no salieron defraudados en ningún aspecto, puesto que en las dos clases del CAP hubo una intensa lucha que mantuvo el interés de los aficionados desde el principio al fin, despertando exclamaciones de entusiasmo ante los "sorpassos" que alternaban en forma constante las posiciones.

En la prueba de Datsun, el lanzamiento mostró en punta a Daniel Musso y rápidamente se ubicó como su escolta Hugo Redolfi dispuesto a no despegársele, quedando detrás de ellos Rubén Bulla. Ellos se convirtieron en actores excluyentes. Luego de observar el accionar de Musso, sin perderle pisada, Hugo Redolfi comenzó a presionar insistentemente, dado que también Bulla mostraba intenciones de querer superar a sus rivales.

A todo esto, el campeón del año pasado, Alejandro Rementería que largó en el último lugar, por no poder clasificar el sábado, remontaba en gran forma y se arrimaba a los puestos puntables en pulido trabajo conductivo. Cuando se acercaban al décimo giro, Redolfi se "chupó" con el auto de Musso en la recta principal, y saliendo hábilmente de la succión antes de culminar el rectilíneo, le ganó el frenaje y la cuerda pasando al frente, para tomar distancias y no resultar más inquietado, dominando con gran habilidad los embates de su rival.

De allí en más, Musso ya no pudo quebrar la resistencia de Redolfi quien, con su victoria, se coronó campeón, mientras detrás de Musso se ubicaron Bulla, Baskt (en sólido trabajo de la mitad de carrera para adelante), Sancho y Rementería.

En lo que concierne a los Nissan, en las pruebas de clasificación la gran sorpresa la brindó **Roberto Vido,** al establecer el mejor registro, convirtiéndose así en un nuevo gran animador de la especialidad. Y ello lo reafirmó durante la carrera, cuando tomó el comando con gran solvencia, frente a pilotos de experiencia sobrada como **Hugo Olmi y Silvio Oltra,** mientras **Pisandelli y López,** que habían largado algo retrasados, buscaban ganar posiciones, lográndolo en mayor medida el neuquino, dado que López viene padeciendo en las últimas carreras con un auto "anémico".

Con planteo violento fueron desarrollándose los giros, hasta que Olmi, en el sector opuesto a los boxes le ganó el frenaje a Vido y pasó al frente, maniobra que fue también aprovechada por Oltra para superarlo y así Vido, de puntero quedó tercero, mientras Pisandelli ya era cuarto y avanzando, luego de rebasarlo a Zanatta.



Hugo Redolfi logró en Santa Rosa un triunfo con su estilo en los Datsun, lo que le permitió sumar la ventaja suficiente sobre Daniel Musso para coronarse campeón.



Alfredo Pisandelli sigue descontando puntos en gran forma, y la última carrera del CAP que se disputará en el Cabalén será dramática entre él y Osvaldo López.

Pero Vido volvió a la carga y logró quebrarlo nuevamente a Oltra, que comenzó a ser acosado por Pisandelli. **De ese modo con Olmi siempre en punta se fue acercando al final,** que mostró en los giros finales momentos vibrantes. En el frenaje de la recta principal Oltra le ganó la cuerda a Vido y éste se pasó, bloqueando sus ruedas, siendo rebasado por Oltra y Pisandelli. De allí hasta el final no hubo más cambios y la carrera culminó con el triunfo de Olmi seguido de Oltra, Pisandelli (que logró importantes puntos para el campeonato), Vido, Zanatta, Mayorga y López. En esta categoría en la partida se produjo el adelantamiento de **Yeye Thomas, quien fue penalizado con 30" de recargo por esa acción.**

De esa forma, ahora el dramatismo en las carreras próximas del CAP se concentra en lo que pueda ocurrir con López y Pisandelli con su lucha sin concesiones en procura del título, que para "Cocho" sería el tercero consecutivo.

Por Roberto Eguía

Parece mentira, se vienen de nuevo





Parece mentira. Cada vez que recuerdo la imagen —es un Campeón— tenía en su moto el número 4. Dicen que es muy bueno. Y lo será seguramente. No se es campeón así porque sí. De cualquier manera a **Tony Mang,** le faltan algunas materias en este difícil sendero que deben transitar los hombres de ley. Así de simple, como hombres. Aunque sean Campeones.

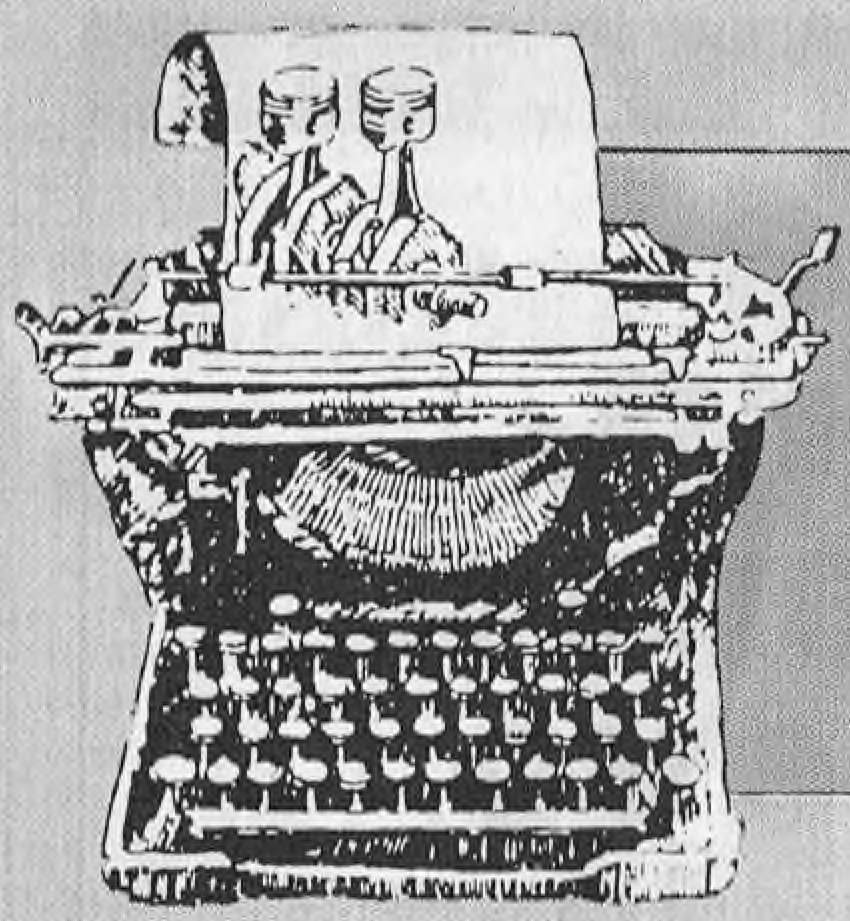
Lo cierto es que este muchacho alemán, no entendió. No creyó. No vio o no quiso ver, ese importante marco que lo rodeaba. O tal vez, si, vaya a saber uno qué pasaba detrás de ese visor del casco integral donde un par de ojos azules, de pronto indiferentes, repasaban cada una de las repletas tribunas del Autódromo Municipal, esa soleada tardecita de octubre. Su actitud frente a la masa fue absurda. **Se negó. No quiso correr. Es decir faltó. Se negó. Largó la carrera a desgano y dando una sola vuelta entregó su moto en los boxes. Falló. Grueso. Muy feo.** Como tal vez ignorando que gracias a esa masa, ya sea de aquí o de allá, él puede disfrutar las mieles del éxito. O qué sería ésta sin respuestas. En medio del silencio.

Asumamos nuestra responsabilidad de novatos organizadores y nuestra acostumbrada adherencia a la improvisación. Bien, que se cargue a nuestra cuenta. Algún día mejoraremos, por ahora asumamos nuestras culpas.

Pero y el público. ¿Qué? La gente. Esa gente que acude a la convocatoria sin que nadie le prometa demasiado. Sin que nadie le otorgue demasiado. Solamente "imantados" por la posibilidad de ver cómo son los fierros y las gentes de allá. Si lo que vio por la TV era cierto o puro cuento. ¿Tenemos derecho a negarle caprichosamente, porque no me gusta tal o cual cosa, justamente el motivo esencial de su presencia? No. Ojalá haya muy pocos que imiten a Mang, ya sea aquí o en cualquier parte del mundo. Veamos además, y en este particular caso, cuánto cuenta la gente, esa que le prometemos poco y le otorgamos generalmente menos.

El Continental Circus, en Argentina, tuvo un paso para nosotros, decididamente espectacular; para los europeos y especialmente para algunos medios, la cosa no fue así. Por aquello que debemos asumir. Aceptemos. Está bien. Nos habremos portado mal. Y una vez más nos va a reprender.

Pero, resulta que la FIM, resuelve entregarnos nuevamente la fecha, sí, con seguridad, y para el Campeonato 88; sí, el que viene ahora. Entre otras cosas ¿saben por qué? Créanme, porque ellos, como cualquier otro necesitan "marco", presencia, tribunas repletas, para seguir dando buena imagen. ¿Y saben qué pasó?, que todos sin excepción destacaron la multitud presente en la temporada argentina. Y eso ayudó y mucho en la toma de decisión, no es de despreciar así porque sí, una plaza capaz de reunir en 3 días **más de 60.000 almas.** Es un aval nada despreciable. Entonces a pesar de las quejas de **Solo Moto,** de las tribulaciones de los representantes de la **I.R.T.A.,** de las exigencias desmedidas de **Lawson y Mámola,** de la actitud intempestiva del campeón mundial **Wayne Gardner,** del nunca más volveremos acá, de varios de los componentes del **CC, habrá nueva fecha en el Campeonato que va a empezar pronto. Y será en el Autódromo, con tribunas llenas. Y tal vez bancando algunas groserías como las del Tony Mang,** un campeón al que aún le falta rendir unas cuantas materias. Le vamos a recomendar de paso por lo menos una de ellas, y que aprenda bien todas las bolillas. **Ojo. Grand Prix. Argentina. Autódromo Municipal. No fallar. Habrá 60.000 fanáticos o más presentes. Y yo me debo a ellos.**



DE EMPRESAS

FIAT DUNA

Sevel Argentina incorporó un nuevo modelo a su amplia gama, presentando el Fiat Duna, introducido por Fiat Auto este mismo año en Europa. Un auto de excelente habitabilidad y equilibradas dimensiones externas. Se trata de un "tres volúmenes" (motor, habitáculo y baúl), confiable, económico y de bajo costo de mantenimiento, con performances de niveles superiores, según se informó en el acto de presentación. Cuatro puertas con capacidad para cinco personas, y un amplísimo baúl para el equipaje. Como siempre, con tracción delantera con el motor transversal ya consagrado por Fiat. Además, el Duna ofrece la opción del Diésel, único en su segmento. Esta unidad está fabricada con los métodos de producción más avanzados. "Un auto para todos los caminos. Los buenos y los peores", como reza el slogan de Sevel.

Es un producto de Fiatecnología, proyectado, diseñado, desarrollado y fabricado con la asistencia y participación de la electrónica. La Fiatecnología aportó, además de los sistemas de producción flexible, el uso de la robótica. La gama Duna cuenta con cuatro versiones, con idéntica carrocería y diferentes equipamientos. Dos llevan el motor naftero de 1.301 cc y 62 CV Din (S y SC); el modelo SCV cuenta con el motor naftero de 1.498 cc y 82 CV Din y el SD, tiene motor Diésel de 1.300 cc y 45 CV Din.



AUTOLATINA

Con un acto celebrado en La Cumbre, provincia de Córdoba, oportunidad en la que se aprovechó para visitar las instalaciones de Transax, subsidiaria de la empresa, Autolatina Argentina S.A. presentó oficialmente la nueva pick-up Ford de doble tracción, que aporta interesantes novedades de construcción. La misma vino a incorporarse a la línea de pick-ups ya existente y la de camiones livianos que, al igual que la recién llegada, presentan nueva línea.

El frente y el capot, así como el interior son de nuevo diseño, y las características técnicas muestran la incorporación de un nuevo bastidor en el que se instala el eje delantero motriz del tipo TwIn-I-Beam, con suspensión delantera independiente, dirección hidráulica y el eje trasero con diferencial autoblocante.

El motor es el conocido I-6 de 3,6 litros alimentado con nafta común, llevando instalada después de la caja de 3 velocidades una caja de transferencia con controles para tracción en 2 y 4 ruedas, pudiendo esta última conectarse en relación directa o en baja relación. En las puntas del eje delantero hay una traba manual para que, al no trabajar en doble tracción, las ruedas delanteras queden en giro libre. El tanque de combustible es de 79 litros, pero hay una segunda boca de carga, en caso de que el usuario desee instalar un tanque suplementario y se ha previsto también fijaciones para un segundo juego de amortiguadores delanteros, para ser instalados si las condiciones de trabajo son muy exigentes.

FE DE ERRATAS

En el último número de COCHE A LA VISTA, en el aviso de página 11, correspondiente a **Fliter** se deslizó un error. Se habla de "45 años" cuando en realidad tenía que ser "54 años". Podríamos agregar que la pujanza de Fliter como empresa es tan vigorosa que la hace aparecer más joven. De ahí que sus 54 años reales parezcan apenas 45 juveniles año. Permítasenos esta acotación amable a manera de "fe de erratas".

MOTO: MERCADO EN CRISIS

Una gran crisis, con motivo del impuesto del IVA adicional, se ha desatado en la industria italiana de las motos. De acuerdo con los informes de los operadores, sólo se salvan la filial local de Honda, con el lanzamiento del nuevo modelo Transalp y la italiana Aprilia, que renovó totalmente su línea, cimentando su futuro en el relanzamiento de su imagen debido a los éxitos de Loris Reggiani en el mundial de motos. El mercado, algo debilitado, se sigue moviendo en el sector de baja cilindrada, pero, en las superiores, las ventas decrecieron un 30 por ciento.



DURANGO 1000

Constituyéndose una vez en un orgullo para la industria nacional automotriz que no reconoce antecedentes europeos o norteamericanos, la empresa Eniak presentó en el curso del mes la pick-up DURANGO 1000. El vehículo puede ser adquirido opcionalmente con motor naftero o diésel, contando con un ágil impulsor de 1500 cc. Corresponde señalar que la Durango ha sido diseñada con suspensiones para batallar por calles y caminos argentinos, habiendo sido especialmente estudiados sus medidas entre ejes, largo, despeje del suelo, y trochas.

De modo tal, está apta para circular por caminos rurales, habiendo sido también cuidadosamente estudiada su terminación externa e interna, que no obedece a la copia de ningún modelo extranjero. Puede transportar tranquilamente tres personas y su carrocería está realizada con chapas de acero estampado, acopladas por medio de soldadura de punto.

El bastidor es de tipo escalera, con largueros acajonados y travesaños tubulares de acero. La suspensión delantera independiente y atrás dispone de eje rígido, siendo, los frenos, a disco los delanteros y a tambor los traseros. Como equipo de serie tiene calefactor, traba de capot interna, radio AM/FM, tablero antireflejo, cinturones de seguridad combinados y tapa de combustible con cerradura. La carga útil es de 1.000 kg. y su velocidad máxima excede los 145 km/h.

LOS NEUMATICOS MAS FUERTE DEL MUNDO

A lo largo de su vida útil, las cubiertas para grandes jets, fabricadas por Goodyear, soportan el impacto de hasta 1500 aterrizajes bajo cargas de hasta 18 toneladas por vez. A la vez, deben resistir bruscas variaciones de temperaturas y la abrasión de las pistas. Estos neumáticos para aviación son sometidos a controles extremadamente rigurosos en las plantas que la empresa posee en Estados Unidos, Europa, Brasil y Tailandia, donde se construyen cubiertas especiales para toda clase de aeronaves, siendo Goodyear el líder mundial en fabricación de estas gomas.

Asimismo, la mayor extensión de cintas transportadoras de caucho con alma de cordón de acero, está siendo instalada en las minas de cobre más importante de los Estados Unidos, en Bingham Canyon, cerca de Salt Lake City, estado de Utah. El sistema de cintas transportadoras, fabricado por Goodyear transportará 31 millones de toneladas de mineral de cobre al año, destinado para fabricar 68.400 millones de monedas de un centavo de dólar, que contienen un 5 por ciento de cobre.



AUTOS EN USA:

De acuerdo con las estadísticas realizadas, algunos autos japoneses y alemanes son los mejores en circulación en los EE.UU. La encuesta la realizó "Power and Associates" de California, y allí se indica que Toyota marcha a la cabeza con el modelo Cressida seguida por los Mercedes Benz con el modelo S y la Nissan con el Sentra. El único auto norteamericano incluido en la lista está octavo y es el Crown Victoria, de Ford.

VOLKSWAGEN NEGOCIA CON LA URSS

La fábrica automovilística germana Volkswagen, inició negociaciones en la URSS para inaugurar allí una fábrica de motores. Las conversaciones se iniciaron hace años, pero ahora están próximas a llegar a una conclusión, habiéndose retrasado por problemas de financiación. Moscú abonará una parte de los servicios con el aporte de motores diésel y otros componentes del automóvil.

DE ULTIMA.

Novedoso motor

Un revolucionario proyecto de motor para la F-1 está perfeccionando el técnico francés Guy Negre, afincado en Narbonne. Dicho impulsor comenzará a ser comercializado en 1989 y, de acuerdo con lo expresado por Negre —de 46 años— dedicará los próximos meses al máximo esfuerzo para el desarrollo de este motor atmosférico de 12 cilindros y 3,5 litros. Negre ya había creado motores de aviación, pero ahora se sintió atraído por el automovilismo. El motor está casi listo y se denomina MGN, contando, según los entendidos, con una estructura muy original, ya que tiene distribución rotativa, carente de válvulas y resortes, dotada de una especie de rotor capaz de resistir largo tiempo regímenes oscilantes entre las 15.000 y 20.000 rpm. Según Negre "sin explorar este tipo de novedades, es imposible competir con los grandes constructores, pero mi experiencia en esta materia me da cierta ventaja y estoy sumamente confiado". El motor es menos voluminoso que los otros atmosféricos y será el pionero de una nueva generación de impulsores en la F-1.



Osella: volver a empezar

El conocido constructor italiano, Enzo Osella, modificará totalmente la estructura de su equipo para la temporada '88. Para empezar, ha terminado ya con la utilización de los motores Alfa Romeo, y adoptará un Cosworth aspirado de 3,5 litros, preparado por John Judd. Además, se está diseñando un nuevo auto, tarea que tiene a su cargo Antonio Tomaini (anteriormente ligado a Ferrari), confiándose en la posibilidad de que la máquina esté lista para los ensayos del Gran Premio de Brasil, en febrero próximo. En cuanto al piloto, sería Piercarlo Ghinzani, que será dejado en libertad por Guy Ligier, y reemplazará así al italiano Alex Caffi.

Una "petit" guerra en la F-1 del '88

Una especie de "guerra" en miniatura configurará cada una de las pruebas de clasificación del próximo año en la máxima categoría de monoplazas, ante un verdadero alud de equipos y autos inscriptos para intervenir en el torneo. De acuerdo con lo informado por la FISA, serán 32 los autos intervinientes, y se mantendrá inalterable el máximo de participantes permitido que será de 26, con excepción de Mónaco, donde podría volverse a los 20 anteriores por razones de seguridad. Este incremento, se debe a la inscripción de un segundo auto en los equipos March, Larrousse-Calmel, AGS y Osella, la reaparición de la escudería italiana Coloni, el debut de la escudería Onnyx. March contará como pilotos con Capelli y Gugelmin, Larpuse tendrá a Alliot y Dalmas, Osella irá con Ghinzani y otro piloto italiano, AGS con Fabre y Moreno, Coloni continuará con Larini, y Módena será el piloto de Onnyx.

Grave accidente a Shekhar Mehta

Lo vimos en la anterior realización del Rally Mundial que se disputó por caminos serranos de Córdoba. Se trata del piloto de Kenia, Shekhar Mehta y que en una ocasión corrió en nuestro medio acompañado por su esposa. Pues bien, el bueno de Mehta ha sufrido un grave accidente durante la disputa del Rally del Faraón. Ocurrió en el segundo "prime" especial de la competencia. El piloto de Kenya se desplazaba por un tramo recto muy veloz y su Peugeot 205, de pronto voló unos metros y aterrizó, previo varios vuelcos. Mehta había perdido el control de la máquina, indudablemente, para que así sucediera. Del accidente el kenyano resultó, con la fractura de ambas piernas y lesiones muy serias en la columna vertebral, con la consiguiente inmovilización de los miembros inferiores y dificultades en el sistema respiratorio.



Mehta fue recogido de inmediato en un helicóptero y trasladado hasta El Cairo, para los primeros auxilios y posteriormente se lo transfirió al hospital de La Piedad, en París, para una urgente intervención quirúrgica muy delicada. Su navegante, Mike Doughty, afortunadamente resultó ileso. Los últimos informes señalaban que el estado de Shekhar Mehta preocupaba a los médicos, aunque se aguardaba una recuperación final si no surgían complicaciones.

BIENVENIDO AL 2000.



LA FIATECNOLOGIA LO HIZO POSIBLE.



NUEVO MOTOR FIAT 2000.
La concepción tecnológica total. Primero y único 2000 cm³ con doble árbol de levas a la cabeza. Doble respuesta. Bien en alta y bien en baja velocidad. Mecánica más simple y durable. Con pistones de carrera larga. Menos cambios de velocidad. Mayor aceleración y alta velocidad final.

EL CONFORT DEL 2000.
Asientos envolventes. Alzacristales eléctricos. Aire acondicionado integral. Climatización con el mayor caudal de aire de su categoría. Exclusivo check-panel Fiat. Radio AM/FM estéreo con pasacassette y sintonía digital automática. Increíble suavidad de marcha.

EL DISEÑO DEL 2000.
Línea de cintura más baja que acentúa el aspecto en cuña. Spoiler trasero para mejorar la tenida en ruta. Mayor penetración aerodinámica. Gran robustez estructural. Gran superficie vidriada. Para mayor visibilidad. Espejos exteriores en ambos laterales. Y el baúl más grande de su categoría: 513 dm³. Bienvenido al nuevo Regatta 2000.

FIATECNOLOGIA
LA CONCEPCION TOTAL DEL AUTO.

Regatta 2000
Excitante superioridad